This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

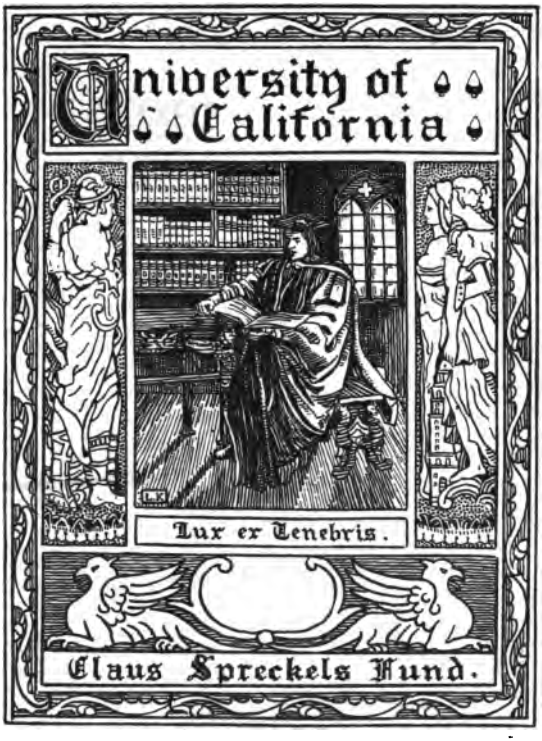
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HE
2169
B8

YC 25354


University of California
Lux ex Tenebris.
Claus Spreckels Fund.

Die Reform

der

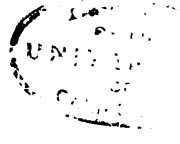
Eisenbahngütertarife

mit besonderer Rücksicht

auf die Hebung der ostdeutschen Landwirthschaft

von

H. Kraesicke,
erstem Bürgermeister der Stadt Bromberg.



Berlin.
Verlag von Leonhard Simion.
1890.

HE2169
.B8

SPRECKELS

A. M. C.

Inhaltsangabe.

Seite

Einleitung.

Die schwierige Lage der ostdeutschen Landwirthschaft und die bisherigen Versuche zur Verbesserung derselben 1

Theil I.

Die Verbesserung des geltenden Tarifsystems und die Bildung ermäßigter Eisenbahnfrachten nach dem verbesserten System . 9

1. Die unzureichenden Leistungen des geltenden Tarifsystems 10
2. Die Bildung der Kaufpreise 12
3. Vergleich der geltenden Tarifbildung mit der Kaufpreisbildung . . 15
4. Die Umrechnung der bestehenden Tarife nach den Regeln für die Kaufpreisbildung 22
5. Die Ermäßigung der baaren Auslagen und der Tarife durch die Erhöhung der Tragkraft der Wagen und der Zugkraft der Lokomotiven 32

Theil II.

Die Wirkungen der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen.

1. Die Wirkung der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen auf den Absatz des ostdeutschen Getreides 36
   a) in Süddeutschland 39
   b) im Verkehrsgebiet des Rheins von Emmerich bis Mainz 55
   c) in der Provinz Hannover 58
   d) in der Provinz Sachsen 61
   e) im Königreich Sachsen 62
   f) in Berlin 64
2. Die sonstigen Vortheile der vorgeschlagenen Ermäßigungen der Getreide- und Mehlfrachten 71
3. Die Nachtheile der vorgeschlagenen Ermäßigungen der Getreide- und Mehlfrachten 72
4. Die Vortheile der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen für die übrigen Artikel 76
5. Die Nachtheile der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen für die übrigen Artikel 77

Schluß.

Allgemeine Annahme und schleunige Durchführung der Tarifreform 83

187661

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Einleitung.

Die schwierige Lage der ostdeutschen Landwirthschaft und die bisherigen Versuche zur Verbesserung derselben.

Die schwierige Lage, in die die Landwirthschaft des östlichen Deutschlands, bestehend aus den Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Pommern, Posen, Schlesien und Brandenburg, in den letzten beiden Jahrzehnten gerathen ist, erklärt sich hauptsächlich aus dem Rückgange der Getreidepreise.

Nach Ausweis der Anlage A, die ein Auszug aus den statistischen Monatsheften des deutschen Reichs ist, sind vom Jahre 1880/81 bis zum Jahre 1887/88 die Durchschnittspreise für Weizen und Roggen als die wichtigsten, ostdeutschen Getreidearten an den bedeutenderen, ostdeutschen Getreidemarktplätzen wie Berlin, Breslau, Posen, Stettin, Danzig und Königsberg i. Pr. mit einer einzigen geringen Ausnahme für Weizen im Jahre 1881/82 trotz der Einführung des Getreidezolls im Jahre 1879 und trotz der Erhöhung desselben im Jahre 1885 und ohne daß das Jahr 1880/81 sich durch besonders hohe Preise ausgezeichnet hätte, fortgesetzt gefallen und zwar im Gesammtdurchschnitt für Weizen um 22 % und für Roggen um 40,1 %. Im folgenden Jahre 1888/89 sind die Getreidepreise in Folge der erneuten Erhöhung der Getreidezölle vom Jahre 1888 ab in Verbindung mit dem fast allgemeinen, ungünstigen Ausfall der Erndte zwar wieder etwas gestiegen, der Minderbetrag gegen das Jahr 1880/81 hat aber doch noch an den vorgenannten Plätzen im Gesammtdurchschnitt 13 % für Weizen und 26,6 % für Roggen betragen. Die Preissteigerung des Jahres 1888/89 hat sodann bis jetzt angehalten, und sogar noch

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Einleitung.

Die schwierige Lage der ostdeutschen Landwirthschaft und die bisherigen Versuche zur Verbesserung derselben.

Die schwierige Lage, in die die Landwirthschaft des östlichen Deutschlands, bestehend aus den Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Pommern, Posen, Schlesien und Brandenburg, in den letzten beiden Jahrzehnten gerathen ist, erklärt sich hauptsächlich aus dem Rückgange der Getreidepreise.

Nach Ausweis der Anlage A, die ein Auszug aus den statistischen Monatsheften des deutschen Reichs ist, sind vom Jahre 1880/81 bis zum Jahre 1887/88 die Durchschnittspreise für Weizen und Roggen als die wichtigsten, ostdeutschen Getreidearten an den bedeutenderen, ostdeutschen Getreidemarktplätzen wie Berlin, Breslau, Posen, Stettin, Danzig und Königsberg i. Pr. mit einer einzigen geringen Ausnahme für Weizen im Jahre 1881/82 trotz der Einführung des Getreidezolls im Jahre 1879 und trotz der Erhöhung desselben im Jahre 1885 und ohne daß das Jahr 1880/81 sich durch besonders hohe Preise ausgezeichnet hätte, fortgesetzt gefallen und zwar im Gesammtdurchschnitt für Weizen um 22 % und für Roggen um 40,1 %. Im folgenden Jahre 1888/89 sind die Getreidepreise in Folge der erneuten Erhöhung der Getreidezölle vom Jahre 1888 ab in Verbindung mit dem fast allgemeinen, ungünstigen Ausfall der Erndte zwar wieder etwas gestiegen, der Minderbetrag gegen das Jahr 1880/81 hat aber doch noch an den vorgenannten Plätzen im Gesammtdurchschnitt 13 % für Weizen und 26,6 % für Roggen betragen. Die Preissteigerung des Jahres 1888/89 hat sodann bis jetzt angehalten, und sogar noch

etwas zugenommen, weil die Erndte des Jahres 1889/90 sowohl im Allgemeinen, als besonders im östlichen Deutschland noch ungünstiger ausgefallen war als im Vorjahre, doch ist mit Sicherheit anzunehmen, daß mit dem Eintritt besserer Erndten auch die Preise wieder sinken werden. Auch muß mit der Möglichkeit der Ermäßigung der Getreidezölle gerechnet werden, so daß der gegenwärtige höhere Preisstand nicht als ein dauernder zu betrachten ist.

Der Rückgang der Getreidepreise ist vorzugsweise auf die außerordentliche Zunahme der Getreideproduktion im Auslande, besonders in Rußland und Amerika, wo in den letzten Jahrzehnten der Getreidebau auf weite, bis dahin unbenutzte Gebiete des fruchtbarsten Bodens ausgedehnt ist, in Verbindung mit dem Herabgehen der Transportkosten auf weite Entfernungen und der dadurch erhöhten Absatzfähigkeit des russischen und amerikanischen Getreides auf den deutschen und den übrigen Märkten des westlichen Europas, zurückzuführen.

Die ostdeutschen Landwirthe sind mit Aufbietung aller Kräfte und auf allen Gebieten der Landwirthschaft bemüht gewesen, den dauernden Einnahmeausfall, der sie durch das Sinken der Getreidepreise getroffen hat, durch eine dauernde Vermehrung der eigenen Produktion in Verbindung mit der möglichsten Sparsamkeit auszugleichen und haben auch in der That außerordentliche Erfolge aufzuweisen.

Der Ertrag der Erndten ist fast ständig mit geringen Schwankungen gewachsen und ergiebt z. B. für das Jahr 1886/87 gegen das Jahr 1880/81 für Weizen eine Zunahme von 15,8 %, für Roggen eine solche von 34,6 %, für alles Getreide zusammen von 27,7 % und für Rüben von 108,8 %. Selbst die Erndte des Jahres 1888/89 hat diejenige des Jahres 1880/81 für Weizen um 18,5 %, für Roggen um 30,6 %, für alles Getreide zusammen um 22,5 % und für Rüben um 93,7 % überstiegen.

Allerdings ist zu berücksichtigen, daß der Erndteausfall gleichzeitig von der Witterung und ähnlichen, zufälligen Umständen und nur bis zu einem gewissen Grade von der Thätigkeit der Landwirthe abhängt, und daß das Jahr 1880/81 ein verhältnißmäßig ungünstiges Getreidejahr gewesen ist. Trotzdem geht aus den Zahlen der Beilage A unzweifelhaft hervor, daß die Ertragsfähigkeit des Grund und Bodens im östlichen Deutschland im letzten Jahrzehnt dauernd und erheblich erhöht worden ist. Dieser Erfolg ist aber nur zu erreichen gewesen durch angestrengte und mühevolle Arbeit unter stetiger Berücksichtigung der wissenschaftlichen Forschnngen, wie sie zur allmählichen Verbesserung

der Bodenkultur erforderlich ist und von den ostdeutschen Landwirthen seit einer Reihe von Jahren thatsächlich geleistet wird.

Neben dem Getreide- und Rübenbau sind sodann die Viehzucht und die Meierei zu nennen, worin die ostdeutsche Landwirtschaft und zwar hauptsächlich die der drei östlicheren Provinzen Ostpreußen, Westpreußen und Posen im letzten Jahrzehnt große Fortschritte gemacht hat, wie dies aus folgenden Beispielen hervorgeht.

Während noch vor 30 Jahren die Viehzucht von Ost- und Westpreußen mit der von Schleswig-Holstein und anderen westlicher gelegenen Provinzen gar nicht zu vergleichen war, haben auf den letzten Ausstellungen, so im Jahre 1883 in Hamburg und vor allem im Jahre 1889 in Breslau die ostpreußischen Zuchtkühe die aller übrigen Provinzen geschlagen.

Während noch im vorletzten Jahrzehnt die ostpreußische Butter auf einer Ausstellung in Hamburg als minderwerthig bezeichnet werden mußte, erhält sie heute auf dem Berliner Markt ständig einen Aufschlag zum Börsenpreise und wird von Sachverständigen der Holsteiner Butter weit vorgezogen.

Zur Widerlegung alter Vorwürfe, die in früherer Zeit eine gewisse Berechtigung gehabt haben mögen, wird auch auf den persönlichen Fortschritt der ostdeutschen Landwirthe aufmerksam gemacht. Die zur Zeit oft genannte Klasse der unwissenden und verschwenderischen Landwirthe ist fast ganz verschwunden und hat, soweit sie früher überhaupt vorhanden war, einer vorwiegend fleißigen, strebsamen, wohlunterrichteten und genügsamen Generation Platz gemacht.

Man kann daher sagen, daß die landwirthschaftliche Produktion im östlichen Deutschland soweit, als unter den gegenwärtigen Verhältnissen lohnend, thatsächlich vermehrt und verbessert worden ist, und daß die ostdeutschen Landwirthe voll und ganz das Ihrige gethan haben, um der ausländischen Konkurrenz zu begegnen.

Trotzdem ist die Vermehrung der Produktion gegenüber dem Rückgange der Getreidepreise erheblich zurückgeblieben; auch ist sie nur erreicht durch intensivere Wirthschaft und durch größere Aufwendungen an einmaligen sowie an laufenden Ausgaben; sie verliert also dadurch an Bedeutung, daß die aufgewendeten Mehrkosten vorweg von den etwaigen Mehreinnahmen in Abzug gebracht werden müssen. Hierzu kommt, daß die Produktionskosten an sich und besonders die Arbeitslöhne gestiegen sind und dadurch die Ertragsfähigkeit der landwirth-

schaftlichen Arbeit mindern. Die ostdeutsche Landwirthschaft erscheint also unter den gegenwärtigen Verhältnissen der ausländischen Konkurrenz auf die Dauer kaum gewachsen. Infolgedessen liegt bei der starken Verschuldung des ostdeutschen Grundbesitzes die Gefahr vor, daß ohne die Hilfe Dritter ein verhältnißmäßig erheblicher Theil der ostdeutschen Landwirthe trotz angestrengter Arbeit und anzuerkennender Tüchtigkeit nach und nach wirthschaftlich zu Grunde gehen wird.

Es handelt sich also darum, zu ermitteln, ob und wie die ostdeutsche Landwirtschaft in ihrem redlichen Bemühen, der Konkurrenz des ausländischen Getreides zu begegnen, wirksam unterstützt werden könne.

Der russischen und amerikanischen Landwirthschaft ist eine derartige Unterstützung durch weitgehende Ermäßigungen der Wasser- und der Eisenbahnfrachten, durch die das russische und amerikanische Getreide erst in dem jetzigen Umfange auf den westeuropäischen Märkten absatzfähig geworden ist, thatsächlich zu Theil geworden.

Dem ostdeutschen Getreide ist die Ermäßigung der Wasserfrachten für den verhältnißmäßig kleinen Bezirk, der den Wasserweg mit Vortheil zu benutzen im Stande ist, auch zu Gute gekommen, dagegen fehlt ihm seit mehreren Jahrzehnten jede Unterstützung durch Ermäßigungen der Eisenbahnfrachten.

Die russischen Eisenbahnverwaltungen haben in dem letzten Jahrzehnt die Getreidetarife auf weitere Entfernungen bis auf $^1/_3$ und $^1/_4$ der deutschen Eisenbahnfrachten ermäßigt und dadurch nicht nur im Interesse der russischen Landwirthschaft eine Erweiterung des Absatzgebiets des russischen Getreides, sondern gleichzeitig auch im eigenen Interesse eine Vermehrung der Getreidetransporte und damit eine Vermehrung ihrer Einnahmen erreicht.

So z. B. hat die russische Südwestbahn durch eine Tarifreform, bestehend in der weitgehendsten Ermäßigung der Frachten für Getreide und andere Massenartikel auf weite Entfernungen, die in den Jahren 1881 und 1882 begonnen und im Jahre 1883 durchgeführt worden ist, ihre Einnahmen derart vermehrt, daß sie auf die Zinsgarantie des russischen Staates, die sie

	im Jahre	1879	mit	6 281 816	Rubel,
	„ „	1880	„	8 482 681	„
	„ „	1881	„	4 523 125	„
und	„ „	1882	„	2 810 649	„

in Anspruch genommen hatte, für das Jahr 1883 im Voraus verzichten und im Jahre 1885 bereits eine Dividende zahlen konnte.*)

Die amerikanischen Eisenbahnverwaltungen sind auf Grund von gewissen Ermäßigungen der baaren Auslagen bei der Eisenbahngüterbeförderung in der Ermäßigung der Frachten auf weite Entfernungen zum Theil noch weiter gegangen als die russischen und haben damit sowohl für sich, als für die amerikanische Landwirthschaft gleichfalls die günstigsten Erfolge erzielt.

Dagegen sind die Getreidefrachten der deutschen Eisenbahnen seit Jahrzehnten nicht ermäßigt, theilweise sogar durch die Beseitigung von älteren Ausnahmetarifen erhöht worden und gegenwärtig, wie schon angeführt, auf weitere Entfernungen 3 bis 4 mal so hoch als die russischen Eisenbahnfrachten.

So z. B. wird der russische Weizen nach den deutschen Industriegebieten von Rheinland und Süddeutschland, wo der einheimische Weizen nicht ausreicht, den Bedarf zu decken, zwar auf dem Wasserwege befördert, muß aber von der Ursprungsstelle bis zu den Seehäfen noch einen weiten Eisenbahnweg zurücklegen, der bis zu den russischen und preußischen Ostseehäfen durchschnittlich mindestens 800 km beträgt, und hat daher für 10 000 kg noch eine Eisenbahnfracht von etwa 100 Mk. zu zahlen.

Auf 800 km ist durchschnittlich etwa auch die Eisenbahnentfernung des östlichen Deutschlands von Rheinland und Süddeutschland anzunehmen. Die deutsche Eisenbahnfracht für 10 000 kg Getreide auf diese Entfernung beträgt 372 Mk., also 272 Mk. mehr als die russische Eisenbahnfracht für eine gleichweite Beförderung. Der Frachtvorsprung von 272 Mk. für 10 000 kg ist aber so bedeutend, daß er durch die Seefracht und die sonstigen Mehrkosten, die das russische Getreide für die Beförderung zu zahlen hat, auch nicht annähernd ausgeglichen wird, und jeden Absatz des ostdeutschen Weizens in Rheinland und Süddeutschland auf dem Eisenbahnwege, auf den das ostdeutsche Produktionsgebiet seiner geographischen Lage nach zum größeren Theil ausschließlich angewiesen ist, ausschließt.

Hiernach sollte es scheinen, daß die preußische Staatseisenbahn-

*) Entworfen und durchgeführt ist die Tarifreform auf der russischen Südwestbahn, die mit einem Schienennetz von 2175,24 km die längste russische Bahn ist, s. Z. von von Wischnegradski, dem damaligen Präsidenten der Bahn und jetzigen russischen Finanzminister und von Witte, damals Tarifdecernent, später Betriebsdirektor und jetzt Direktor des russischen Eisenbahndepartements.

verwaltung, die hauptsächlich hier in Betracht kommt, ebenso wie die russischen und amerikanischen Eisenbahnverwaltungen im Stande sein müßte, durch geeignete Ermäßigungen der Getreidefrachten nicht nur der ostdeutschen Landwirthschaft zu helfen, sondern auch die eigenen Einnahmen zu vermehren.

Trotzdem hat die preußische Staatsregierung bisher von jeder Ermäßigung der Getreidefrachten abgesehen und statt dessen den Versuch gemacht, der ostdeutschen Landwirthschaft durch die Einführung und später durch die wiederholte Erhöhung von Getreidezöllen zu helfen.

Eine gewisse günstige Wirkung dieser Zölle auf die Landwirthschaft ist nicht zu verkennen. Doch fällt es auf, daß die Zölle in demselben Bezirk zu verschiedenen Zeiten und in verschiedenen Bezirken zur selben Zeit verschieden wirken. — So z. B. hat in Danzig nach Ausweis der dortigen Handelsberichte betragen: der Preisunterschied zwischen deutschem und unverzollten russischem Weizen gleicher Art und Güte für 1 t

im Jahre 1888 26—48 Mk. und
„ „ 1889 36—50 „

und derjenige zwischen deutschem und unverzolltem, russischen Roggen gleicher Art und Güte:

im Jahre 1888 22—54 Mk. und
„ „ 1889 45—54 „

Zieht man von diesen Preisunterschieden noch die sogenannte Reversfracht im durchschnittlichen Betrage von 5 Mk. für 1 t ab, die auf russisches Getreide bei der Ausfuhr zur See von der ab Grenze erhobenen, normalen deutschen Eisenbahnfracht zurückgezahlt wird, so erhält man die Wirkung des Zolls auf die Danziger Marktpreise. Letztere ist hiernach im Jahre 1888 viel geringer gewesen als im Jahre 1889. Der Grund für diese Verschiedenheit liegt in der Verschiedenheit der Erndten der beiden Jahre und darin, daß in Folge der ungünstigen, ostdeutschen Erndte des Jahres 1889 in Danzig mehr russisches Getreide in das deutsche Zollgebiet eingeführt ist als im Jahre 1888. Hierdurch wird die an sich schon begründete Annahme bestätigt, daß, je größer der Bedarf und die Einfuhr an ausländischem Getreide, desto größer die Wirkung des Zolls auf die inländischen Getreidepreise, und je geringer der Bedarf und die Einfuhr, desto geringer die Wirkung des Zolls. Da aber in dem industriereichen Gebiet von Süd- und Westdeutschland der Bedarf und die Einfuhr an

ausländischem Getreide ständig und größer ist als zu irgend einer Zeit und an irgend einem Punkte in dem getreidereichen Osten, so ist der Nachweis erbracht, daß der Zoll den süd- und westdeutschen Landwirthen in viel höherem Grade zu Gute kommt als den ostdeutschen, trotzdem jene des Zolls viel weniger bedürftig sind als diese. Diese Verschiedenheit in der Wirkung des Zolls enthält unzweifelhaft eine schwere wirthschaftliche Ungerechtigkeit, ist aber in der Natur des Zolls begründet und läßt sich durch andere Mittel, wie z. B. Frachtermäßigungen nicht ausgleichen.

Aber auch die nachgewiesene, nur beschränkte Wirkung des Zolls wird den ostdeutschen Landwirthen theilweise, nämlich in den durch den Zoll neu erschlossenen oder erhaltenen Absatzgebieten, durch die weite Entfernung der letzteren und durch die dafür zu entrichtende hohe Eisenbahnfracht noch verringert, während die süd- und westdeutschen Landwirthe, denen ihre früheren, in nächster Nähe gelegenen Absatzgebiete auch ferner genügen, eine Verminderung der Zollwirkung durch die Eisenbahnfracht nicht zu tragen haben.

Wenn die preußische Staatseisenbahnverwaltung trotz all dieser Gründe von jeder Ermäßigung der Getreidefrachten zu Gunsten der ostdeutschen Landwirthschaft abgesehen hat, so muß sie dazu auch ihrerseits Gründe gehabt haben, die nachstehend näher untersucht werden sollen.

Amtlich geäußert hat sich die preußische Staatsregierung über diese Frage nur einmal, im Jahre 1888, bei Gelegenheit einer an das Haus der Abgeordneten gerichteten Petition der östlichen Landwirthe, die Getreidetarife sämmtlich etwa auf ein Drittel ihres jetzigen Betrages zu ermäßigen. Die Petition ist damals vom Hause der Abgeordneten mit Zustimmung der Staatsregierung abgelehnt worden.

Sodann sind im Laufe dieses Jahres im preußischen Abgeordnetenhause drei Anträge gestellt worden, die sämmtlich auf die Ermäßigung der Getreidetarife hinausliefen.

Der eine ging dahin, zur Erleichterung des Verkehrs von Getreide, Malz- und Mühlenfabrikaten aus den östlichen nach den westlichen Provinzen auf den Staatseisenbahnen einen Ausnahmetarif einzuführen, welcher die bestehenden Frachtsätze auf weitere Entfernungen in fallender Skala erheblich herabmindern sollte. Der zweite Antrag war etwas allgemeiner und wünschte eine erhebliche Herabsetzung der Tarife für den Versand von Getreide, Malz, Mühlenfabrikate und Vieh im Bereiche der gesammten preußischen Staatseisenbahnverwaltung.

Der dritte Antrag war ganz allgemein gehalten und forderte eine Ermäßigung der Eisenbahntarife im Wege einer allgemeinen Eisenbahntarifreform.

Eine endgiltige Entscheidung auf diese Anträge ist noch nicht getroffen.

Die Gründe, aus denen im Jahre 1888 die Petitionen, sämmtliche Getreidetarife im Gebiete der preußischen Staatseisenbahnverwaltung gleichmäßig etwa auf ein Drittel zu ermäßigen, abgelehnt worden, sind dahin zusammenzufassen, daß die damals verlangte Frachtermäßigung als eine einseitige und ungerechte Ausnahme von unserem gleichmäßigen Tarifsystem zu Gunsten der ostdeutschen Landwirthe und zum Nachtheil der Eisenbahnverwaltung und aller übrigen Landwirthe Deutschlands angesehen wurde. Die Schädigung der Eisenbahnverwaltung wurde in dem unvermeidlichen Frachtausfall, der von dem preußischen Eisenbahnminister damals auf mindestens 20 Millionen Mark jährlich geschätzt wurde, und die Schädigung der übrigen Landwirthe in dem Preisrückgang gefunden, der im übrigen Deutschland von dem weiteren Vordringen des ostdeutschen Getreides nach Einführung der beantragten Frachtermäßigungen zu erwarten stände.

Dem Gewichte dieser Gegengründe darf man sich nicht verschließen; so lange sie der Forderung nach ermäßigten Getreidetarifen unwiderlegt entgegengehalten werden können, erscheint die Bewilligung der letzteren zur Unterstützung der ostdeutschen Landwirthschaft mehr als bedenklich.

In Wirklichkeit beruht aber das Gewicht der angeführten Gegengründe zum größeren Theil darauf, daß die ostdeutschen Landwirthe in dem genannten Antrage für sich zu viel und für die Gesammtheit der Bevölkerung zu wenig gefordert hatten. Die verlangte Frachtermäßigung aller Getreidetarife ging nämlich insofern zu weit, als die ostdeutsche Landwirthschaft sich hauptsächlich nur durch die Höhe der Eisenbahntarife auf weite Entfernungen und die dadurch bedingte Unmöglichkeit der Benutzung der Eisenbahn beschwert fühlt, während auf nahe Entfernungen zu den gegenwärtigen Tarifen der Getreideverkehr auf der Eisenbahn sogar recht bedeutend ist und einer Ermäßigung kaum bedarf. Die geforderte Ermäßigung könnte daher sehr wohl auf die weiteren Entfernungen, auf die der Höhe der Tarife wegen eine Getreidebeförderung nicht mehr stattfindet, beschränkt und dadurch die Frachtausfälle, sowie jede Schädigung der Eisenbahnverwaltung vermieden werden.

Andererseits leiden die Kaufleute und die Industriellen gleichfalls unter der Höhe der Eisenbahntarife auf weite Entfernungen, durch die eine Güterbeförderung auf der Eisenbahn über 400 km hinaus der Regel nach, und abgesehen von ermäßigten Ausnahmetarifen, ausgeschlossen wird, und haben schließlich denselben Anspruch auf Berücksichtigung wie die Landwirthe. Die zu fordernde Frachtermäßigung würde daher nicht auf das Getreide zu beschränken, sondern auf alle Artikel auszudehnen sein und demgemäß auf eine Aenderung des gegenwärtigen Tarifsystems im Wege einer allgemeinen Tarifreform hinauslaufen.

Hiermit würde von den drei in diesem Jahre im preußischen Abgeordnetenhause gestellten Anträgen der dritte am meisten übereinstimmen.

Wie aber das neue System beschaffen sein muß, und wie nach demselben die einzelnen Tarife zu bilden sind, um unter Wahrung der wirthschaftlichen Gerechtigkeit und der Ertragsfähigkeit der preußischen Stastseisenbahnverwaltung sowohl dem Bedürfniß der ostdeutschen Landwirthe, als dem von Handel und Gewerbe im ganzen Gebiet des preußischen Staatseisenbahnnetzes wenigstens annähernd und mehr wie bisher zu genügen, soll versucht werden, nachstehend nachzuweisen.

Theil I.

Die Aufstellung eines neuen Tarifsystems und die Bildung neuer, ermäßigter Tarife nach diesem System.

Um die gestellte Aufgabe zu lösen wird behauptet, daß das System, nach dem gegenwärtig die Gütertarife der preußischen Staatseisenbahnverwaltung gebildet sind, gegen gewisse, allgemein giltige, wirthschaftliche Regeln verstößt und lediglich in Folge dieser Verstöße Frachtsätze ergegeben hat, die auf weite Entfernung durchweg zu hoch sind, und daß die Beseitigung der wirthschaftlichen Fehler in unserem gegenwärtigen Tarifsystem innerhalb angemessener Grenzen von selbst zu Tarifen führen würde, die den aufgestellten Erfordernissen entsprechen.

1. Die unzureichenden Leistungen des geltenden Tarifsystems.

Gegen die Richtigkeit des gegenwärtigen Tarifsystems spricht die große Zahl der Ausnahmetarife und die Kürze der Entfernungen, auf die zu den gegenwärtigen Tarifen die Güterbeförderung mit der Eisenbahn thatsächlich beschränkt ist.

Nach Ausweis der amtlichen Reichsstatistik wird gegenwärtig fast die Hälfte aller Eisenbahnfrachtgüter zu ermäßigten Ausnahmetarifen befördert, und trotzdem wird fast auf allen Gebieten des Handels und der Gewerbe über die Höhe der normalen Eisenbahntarife zumal auf weite Entfernungen geklagt und die Bewilligung von weiteren Frachtermäßigungen in Gestalt von Ausnahmetarifen verlangt. Da die Eisenbahnverwaltung sich vielfach der Berechtigung dieser Forderungen im Interesse des Verkehrsbedürfnisses nicht verschließen kann, so befindet sie sich in der peinlichen und dem Verkehr wenig günstigen Lage, entweder dem bestehenden Tarifsystem zu Liebe unzweifelhafte Bedürfnisse nach Frachtermäßigungen nicht berücksichtigen, oder mit jedem Jahre neue Ausnahmetarife bewilligen und damit die Unzulänglichkeit der normalen Tarife und des Systems, nach dem sie gebildet sind, selbst eingestehen zu müssen.

Die Bewilligung von Ausnahmetarifen ist aber eine so zweifelhafte und schwierige Sache, daß ungerechte Bevorzugungen und Benachtheiligungen einzelner Interessenten und Interessentenkreise selbst beim besten Willen, der sorgfältigsten Prüfung und der eingehendsten Sachkenntniß nicht zu vermeiden sind. Die Ausnahmetarife in ihrem jetzigen Bestande sind daher nicht nur eine unzureichende, sondern gleichzeitig auch eine vielfach ungerechte Aushilfe.

Sodann muß gegen unser Tarifsystem geltend gemacht werden, daß auf dem großen preußischen Staatseisenbahnnetz von rund 24000 km bei einer Längenausdehnung in gerader Linie von Osten nach Westen von etwa 1500 km die Tonne Frachtgut nach Ausweis der Reichsstatistik in den letzten 4 Jahren von 1885 bis 1889 nur 122, 119, 118 und 115 km oder rund etwas über 15 Meilen zurückgelegt hat, während die Länge der durchschnittlichen Beförderungsstrecke z. B. im Jahre 1874 auf dem damals erheblich kleineren Eisenbahnnetz der preußischen Staatseisenbahnverwaltung noch 145 km betrug. Dieser geringen, ständig abnehmenden Durchschnittsentfernung für die Güterbeförderung entspricht es, daß die Güterbeförderung auf dem preußischen Eisenbahnnetz sich der Regel nach nur auf Entfernungen bis höchstens

400 km erstreckt, und daß darüber hinaus auf weitere Entfernungen Beförderungen nur in geringem Umfange und fast ausschließlich zu sehr ermäßigten Ausnahmetarifen stattfinden, während in anderen Ländern wie z. B. in Rußland und Amerika die Eisenbahnen auf Entfernungen von 1000 km und mehr einen ständigen und umfangreichen Austausch von Massenartikeln vermitteln.

Erklärt wird dieser Unterschied in den Leistungen der Eisenbahnen und der Eisenbahntarife weniger durch die Verschiedenheit des Verkehrsbedürfnisses oder durch die Verschiedenheit der Selbstkosten der Eisenbahnen, als vorwiegend durch die Verschiedenheit des geltenden Tarifsystems.

Das Bedürfniß nach einem Waarenaustausch auf weite Entfernungen ist in Deutschland mindestens ebenso groß wie in den anderen Ländern. Der Getreide bauende Osten und der industrielle Westen und Süden Deutschlands sind geradezu darauf angewiesen, ihre Produkte gegenseitig auf Entfernungen bis zu 1000 km und mehr auszutauschen. Dieser Austausch ist aber der hohen Frachten wegen von dem jedem Versender leicht zugänglichen, schnellen und pünktlichen Eisenbahnweg ausgeschlossen und auf den langwierigen Wasserweg beschränkt, von dem viele Gebiete wie z. B. die Provinz Posen ihrer ungünstigen Lage wegen fast ganz ausgeschlossen sind.

Eine Ausnahme hiervon machen nur einzelne, meist minderwerthige Artikel wie z. B. Steinkohlen, für die besonders ermäßigte Ausnahmetarife bewilligt sind, die auch auf weitere Entfernungen bis zu 900 km die Benutzung der Eisenbahn gestattten.

Dagegen vermögen gerade die hochwerthigen Artikel, wie z. B. Getreide, Mehl, Petroleum, Maschinen und Maschinentheile, trotzdem sie ihrer ganzen Natur nach in erster Linie auf den Eisenbahnweg angewiesen sind, trotzdem sie ferner lange nicht so weitgehende Frachtermäßigungen wie z. B. die minderwerthigen Kohlen verlangen und zum Theil wie z. B. Mehl und feinere Eisenwaaren durch den Wasserweg erheblich leiden, die normale Eisenbahnfracht von 462 und 612 Mk. für die Beförderung von 10 000 kg auf 1000 km nicht zu tragen und werden entweder gar nicht befördert oder suchen den an sich für sie weniger passenden Wasserweg auf, wie dies die Güterbewegungsstatistik der deutschen Eisenbahnen, die Reichsstatistik für den Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen und die statistischen Arbeiten von Lehmann über den Verkehr auf dem Rhein und von Todt über den Verkehr auf deutschen Wasserstraßen ziffernmäßig ergeben. Ganz be-

sonders aber leidet unter dem Ausschluß des Eisenbahnwegs auf weitere Entfernungen der Waarenaustausch zwischen dem großen, von der Seeküste mehr abgelegenen Theile des östlichen Deutschlands und dem nur durch die lange Rheinstraße mit der See verbundenen Süddeutschland.

Alle diese Mißstände weisen auf eine unrichtige Bildung unserer Tarife hin.

Es fragt sich daher, nach welchen wirthschaftlichen Regeln unsere Tarife thatsächlich gebildet sind, und nach welchen sie von Rechts wegen zu bilden wären.

Nachdem der Verkehr in Deutschland lange Zeit unter der Tarifwillkür der Privatbahnen gelitten hatte, die sich hauptsächlich in den sogenannten Differentialtarifen zeigte, das ist in Tarifen, die ohne Rücksicht auf die Entfernungen nur nach den besonderen Interessen der zufällig an den Transporten betheiligten Eisenbahnverwaltungen bemessen waren, führte die preußische Staatseisenbahnverwaltung eine wenigstens äußerlich gleichmäßige und feststehende Tarifbildung ein, der zufolge die Frachten nur nach Maßgabe der Entfernung mit einem festen, für die nahen Entfernungen bis zu 100 km abgestuften Zuschlage für die Abfertigung auf dem Versand- und Empfangsbahnhof gebildet wurden. Diese Regelung der Tarife hat zunächst gegenüber der Willkür der Privatbahnverwaltungen sehr segensreich gewirkt und eine gewisse Befriedigung besonders in den landwirthschaftlichen Kreisen hervorgerufen, bis es sich allmählich herausstellte, daß die nach dem angegebenen System gebildeten Frachtsätze vielfach dem Verkehrsbedürfnisse nicht entsprechen und besonders auf weite Entfernungen zu hoch sind.

An einer wirthschaftlichen Begründung dieses noch heute geltenden Tarifsystems fehlt es bis jetzt.

Bei der Frage nach einer besseren, dem Bedürfniß mehr entsprechenden Tarifbildung muß davon ausgegangen werden, daß wie der Kaufpreis die Entschädigung für die Hingabe einer Sache, so die Fracht die Entschädigung für eine Leistung, bestehend in der Beförderung, ist, und daß daher die Frachten nach gleichartigen, wirthschaftlichen Regeln zu bilden, und Abweichungen davon nur zuzulassen sind, soweit sie sich aus der Eigenart der Eisenbahnbeförderung überhaupt, sowie insbesondere der Verwaltung der Eisenbahn durch den Staat ergeben.

2. Die Bildung der Kaufpreise.

Die Bildung der Kaufpreise tritt besonders klar zu Tage bei Fabriken und sonstigen größeren, gewerblichen Unternehmungen nach der Art der Eisenbahnen. Hier setzt sich der Kaufpreis, der für die einzelnen gefertigten Stücke erhoben wird, zusammen aus den baaren Auslagen und gewissen Zuschlägen zu denselben, durch welche die allgemeinen, ständigen und vorwiegend ständigen Unkosten, wie diejenigen für die Verzinsung und allmähliche Tilgung des Anlagekapitals, gedeckt werden sollen. Der etwaige Ueberschuß, der durch die Summe der Zuschläge zu den baaren Auslagen über die Summe der ständigen Unkosten erzielt wird, ist der Reingewinn, während bereits jeder Ueberschuß über die baaren Auslagen, der beim Verkauf einzelner Erzeugnisse eines gewerblichen Unternehmens erzielt wird, als Beitrag zu den ständigen Ausgaben des ganzen Unternehmens an sich ein Gewinn ist und im gewerblichen Leben auch als solcher angesehen und bezeichnet wird.

Die baaren Auslagen sind gegeben und lassen sich für jedes gefertigte Stück verhältnißmäßig leicht berechnen. Schwieriger ist die Abmessung der einzelnen Zuschläge für die ständigen und überwiegend ständigen Unkosten, einschließlich des zu erzielenden Reingewinnes, welche letzteren in ihrer Gesammtsumme zwar annähernd feststehen, im Einzelnen aber nicht gleichmäßig auf die Zahl der gefertigten Stücke vertheilt, sondern je nach der Stärke der Nachfrage für die einzelnen Stücke und Partien verschieden abgestuft werden.

Dabei gilt als Regel, daß bei der einzelnen Abstufung der Zuschläge nur diejenige Verschiedenheit der Nachfrage berücksichtigt werden darf, die auf einer Verschiedenheit der thatsächlichen Voraussetzungen beruht, während die verschiedene Abmessung der Zuschläge für die ständigen Unkosten mit Einschluß des zu erzielenden Gewinnes ohne eine wesentliche Verschiedenheit in den thatsächlichen Voraussetzungen als geschäftliches Unrecht gilt und sich meist von selbst durch den Verlust der Kundschaft der durch die höhere Bemessung des Kaufpreises Benachtheiligten straft. Die verschiedenen Abstufungen der Kaufpreise müssen also der wirthschaftlichen Gerechtigkeit entsprechen.

Welches die thatsächlichen Voraussetzungen sind, deren Verschiedenheit dem Unternehmer ohne Verletzung der wirthschaftlichen Gerechtigkeit zu einer verschiedenen Bemessung der Zuschläge zu den baaren Auslagen und damit der Kaufpreise berechtigt, ist Thatfrage

und läßt sich bei der Mannigfaltigkeit der wirthschaftlichen Verhältnisse im voraus nicht erschöpfend bestimmen. Soviel aber steht fest, daß vor allem die Verschiedenheit in der Größe des Absatzes zu den thatsächlichen Voraussetzungen gehört, die die fragliche Berechtigung geben. Allgemein gilt für die Preisbildung, daß je größer der Absatz und der einzelne Abnehmer, desto kleiner der Zuschlag zu den baaren Auslagen für das einzelne Stück. Die Größe des Absatzes aber wird nicht allein nach der Zahl der abgesetzten Stücke, sondern gleichzeitig auch nach der Zeit bemessen, innerhalb der der Absatz erfolgt.

Der große Einfluß, der hiernach der Stückzahl und der Zeit des Absatzes auf die Preisbildung eingeräumt wird, ist ein wohl berechtigter und eine natürliche, wirthschaftliche Folge von dem Unterschiede in den Wirkungen, die ein großer und ein kleiner, oder richtiger ein schneller und ein langsamer Absatz der Erzeugnisse eines Unternehmens auf letzteres und seine Ertragsfähigkeit ausübt. Die Verschiedenheit dieser Wirkungen liegt darin, daß der Ueberschuß des Kaufpreises über die baaren Auslagen sich mit der Zahl der abgesetzten Stücke vervielfältigt, also gleichmäßig mit der Zahl der abgesetzten Stücke wächst, während die ständigen und überwiegend ständigen Kosten, die durch den Ueberschuß gedeckt werden sollen, nicht gleichmäßig mit der Stückzahl, sondern der Regel nach viel langsamer wachsen. Diese Regel, die in der Wissenschaft und Praxis allgemein anerkannt ist und daher hier nicht weiter begründet zu werden braucht, ist für die Kaufpreisbildung und damit für unser ganzes wirthschaftliches Leben von der größten Bedeutung.

So ist z. B. auf sie hauptsächlich der Unterschied zwischen den Preisen in der Großindustrie und im Kleingewerbe, im Großhandel und im Kleinhandel zurückzuführen.

Auf der genannten Regel und ihrer richtigen Ausnutzung beruhen vorzugsweise die niedrigen Preise der Massenproduktion der Gegenwart und damit die großen Leistungen unserer heutigen Industrie.

Die festgestellten Regeln für die Preisbildung schränken zwar das freie Belieben des Fabrikanten und Verkäufers in gewissem Grade ein, wahren aber gleichzeitig nicht nur das Interesse der Käufer, sondern auch das des Verkäufers und nebenbei noch das derjenigen dritter Personen, die dieselben Artikel fertigen und auf den Markt bringen oder ihrerseits anderweitig kaufen. An der verständigen Anwendung und Beobachtung der betreffenden Regeln ist daher die allgemeine Wohlfahrt lebhaft betheiligt; willkürliche Abweichungen von denselben

schädigen entweder den Käufer, oder den Verkäufer, auf die Dauer meist beide Theile und nur zu oft auch noch weitere Kreise und gelten daher allgemein als wirthschaftliches Unrecht.

3. Vergleich der geltenden Tarifbildung mit der Kaufpreisbildung.

Prüft man die Bildung unserer Gütertarife nach den vorstehend für die Kaufpreisbildung festgestellten Regeln, so findet man, daß die letzteren vielfach, wenn auch theilweise unbewußt, beobachtet sind, und daß sich willkürliche Abweichungen hauptsächlich nur bei der Bildung der Tarife für weitere Entfernungen finden.

Gesetzlich ist die deutsche Reichsregierung durch Artikel 45 der Reichsverfassung verpflichtet, für möglichst gleichmäßige und niedrige, d. h. für wirthschaftlich gerechte und dem Bedürfniß entsprechende Tarife zu sorgen, was mit den Regeln über die Kaufpreisbildung vollständig übereinstimmt.

Thatsächlich setzt sich jeder Frachtsatz der Regel nach zusammen aus je einer besonderen Entschädigung für jede der beiden Hauptleistungen der Eisenbahnverwaltung bei der Güterbeförderung, nämlich aus der einmaligen, festen Entschädigung für die Abfertigung auf dem Versand- und dem Empfangsbahnhof, der sogenannten Bahnhofsgebühr, und aus der nach der Länge der Beförderungsstrecke sich richtenden Entschädigung für die Weiterbeförderung, der sogenannten Streckengebühr.

Die Entschädigung für diese Leistungen ist zwar nicht aus den baaren Auslagen mit verschiedenen, dem Bedürfniß angepaßten Zuschlägen für die ständigen Kosten, einschließlich eines etwaigen Reingewinnes, berechnet, sondern ohne Unterscheidung zwischen den baaren Auslagen und den ständigen Unkosten im Ganzen festgesetzt, trotzdem sind die einzelnen Frachtsätze so bemessen, daß sie zusammen mit den übrigen Einnahmen der Eisenbahnverwaltung die Unkosten decken und eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals bringen, welche letztere der Regel nach zwischen 4 und 5 % betragen hat und in dem letzten von der Reichsstatistik bearbeiteten Jahre 1888/89 sogar auf 6,07 % gestiegen ist. Außerdem sind die einzelnen Frachtsätze und zwar nicht nur die normalen, sondern auch die der Ausnahmetarife stets höher als die baaren Auslagen, die man bei vollen Wagenladungen je nach den besonderen Verhältnissen auf 0,8 bis 1,2 Pf. für das tkm und auf 60 Pf. für die Abfertigung einer jeden Tonne anzunehmen pflegt. Auch ist auf die baaren Auslagen insofern Rücksicht genommen, als

die Fracht für solche Sendungen, die höhere baare Auslagen verursachen, wie z. B. für Stückgut- und Eilgutsendungen und für halbe Wagenladungen, fast durchweg höher bemessen wird, als für Sendungen, die geringere, baare Auslagen erfordern wie z. B. für volle Wagenladungen. Dagegen sind besondere Zuschläge für außergewöhnliche, ständige Ausgaben, wie z. B. für kostspielige Bauten von Brücken, Tunnels oder Bahnhöfen, durch die das Anlagekapital und damit die ständige Ausgabe für die Verzinsung erhöht wird, früher zwar vielfach eingerechnet worden, nach und nach aber fast ganz fallen gelassen.

Die Abstufungen der normalen Tarife unter einander zerfallen in zwei Arten, in solche nach Artikeln und solche nach Entfernungen.

Die erste Art dieser beiden Abstufungen ging ursprünglich soweit, daß für jeden Artikel nach Maßgabe seines Handelswerthrs und seiner Absatzfähigkeit, das ist nach Maßgabe des Bedürfnisses, ein besonderer Frachtsatz ermittelt und erhoben wurde. Allmählich hat jedoch das Bedürfniß nach einfacheren und übersichtlicheren Tarifen dahin geführt, die einzelnen, weniger von einander abweichenden Artikeltarife gruppenweise zu je einem für mehrere Artikel giltigen, gemeinsamen Frachtsatz zusammenzuziehen. Auf diese Weise sind schließlich die Abstufungen der Frachtsätze nach Artikeln auf eine verhältnißmäßig kleine Zahl von Tarifklassen beschränkt worden.

Da die hochwertigen Frachtgüter eine höhere Fracht zu tragen vermögen als die minderwerthigen, so gehören sie der Regel nach dem thatsächlichen Bedürfniß entsprechend einer theueren Tarifklasse an und zahlen daher trotz gleicher Beförderungsart und gleicher Unkosten eine höhere Fracht als die minderwerthigen Frachtgüter. Da die baaren Auslagen überall gewahrt sind, so kommt die nach Maßgabe des Bedürfnisses erfolgte Eintheilung der Frachtsätze in mehrere Tarifklassen von verschiedener Höhe trotz der gleichen Aufwendungen und der gleichen Unkosten für die Beförderung auf die Bildung der Kaufpreise aus den baaren Auslagen mit je nach dem Bedürfniß abgestuften Zuschlägen für die ständigen Ausgaben und den etwaigen Reingewinn hinaus.

Auffallend ist hier nur, daß in den höheren Tarifklassen die Bahnhofsgebühren nicht gleichmäßig mit den Streckengebühren erhöht, sondern in den meisten wichtigeren Tarifklassen gleich hoch sind, während die Streckensätze in denselben Tarifklassen von einander zum Theil um mehr als das Doppelte abweichen. So z. B. beträgt bei Entfernungen über 100 km der Streckensatz des Specialtarifs III

2,2 Pf., der des Specialtarifs II 3,5, der des Specialtarifs I 4,5 und der der Klasse B 6,0 Pf. für das tkm, während die zugehörigen Bahnhofsgebühren in den genannten 4 Klassen für Entfernungen über 100 km sämmtlich und ohne Unterschied gleich hoch sind. Wären gegenüber den Einheitssätzen des Specialtarifs III als der niedrigsten Tarifklasse die Bahnhofsgebühren der übrigen höheren Tarifklassen gleichmäßig mit den Streckensätzen erhöht worden, so hätte das für die drei genannten Tarifklassen von 100 km ab Bahnhofsgebühren von rund 1,80, 2,40 u. 3,60 Mk. für 1 t gegen jetzt 1,20 Mk. ergeben. Da aber der Natur der Sache nach die Ermäßigung der Bahnhofsgebühren weniger den weiteren Entfernungen als den nahen zu Gute kommt, während umgekehrt durch die Ermäßigung der Streckensätze weniger die Frachtsätze der nahen Entfernungen als diejenigen der weiten ermäßigt werden, so ist die nachgewiesene, ungleichmäßige Bildung der Bahnhofsgebühren der höheren Tarifklassen eine Begünstigung der nahen Entfernungen und des Nahverkehrs vor den weiteren Entfernungen und dem Fernverkehr.

Diese Begünstigung der nahen Entfernungen erscheint insofern berechtigt, als anderenfalls bei gleichmäßiger Erhöhung der Bahnhofsgebühren mit den Streckengebühren die Frachtsätze der höheren Tarifklassen für die nahen Strecken für das thatsächliche Bedürfniß zu hoch sein, daher einen erheblichen Theil der jetzigen Transporte verhindern und auf diese Weise sowohl dem Verkehr, als der Eisenbahnverwaltung nachtheilig sein würden.

Die zweite nach Maßgabe der Entfernung eintretende Abstufung der normalen Frachtsätze beschränkt sich bei den Streckensätzen darauf, daß die Streckensätze des Specialtarifs III von 2,6 Pf. für 1 tkm für Entfernungen über 100 km auf 2,2 ermäßigt sind; dieselbe kommt ausnahmweise zwar nur den weiteren Entfernungen über 100 km zu Statten, ist aber an sich so unbedeutend, daß sie nicht ins Gewicht fällt. Weit erheblicher ist die Abstufung der normalen Bahnhofsgebühren, die in einer Ermäßigung der Bahnhofsgebühren aller Tarifklassen für die Entfernungen bis 100 km besteht. Die Ermäßigung ist für die ersten Kilometer am größten und nimmt allmählich ab, bis für die Entfernungen über 100 km die höheren, feststehenden Bahnhofsgebühren eingerechnet werden. Sie beträgt zwischen 30 Pf. und 1 Mk. für die Tonne und erhält dadurch eine große Bedeutung, daß im Bereich der preußischen Staatseisenbahnverwaltung fast die Hälfte aller Frachtgüter, mithin im Jahre 1888/89

mindestens 50 Millionen Tonnen nur auf Entfernungen bis zu 100 km befördert sind. Die Abstufung der Bahnhofsgebühren in unseren normalen Frachtsätzen ist also eine bedeutende Ermäßigung, die nur den nahen Entfernungen und dem Nahverkehr zu Statten kommt.

Auch diese Fracht-Ermäßigung erscheint durch das Verkehrsinteresse geboten, weil anderenfalls durch die Einrechnung der vollen Bahnhofsgebühren die Frachten für die nahen Entfernungen sich so hoch stellen würden, daß ein erheblicher Theil des gegenwärtigen Nahverkehrs nicht im Stande sein würde, dieselben zu tragen und daher entweder ganz unterbleiben oder andere billigere Wege als die Eisenbahn aufsuchen müßte. Der preußischen Staatseisenbahnverwaltung muß sogar die Ermäßigung der Bahnhofsgebühren auf die nahen Entfernungen bis 100 km im Interesse des Nahverkehrs als ein besonderes Verdienst angerechnet werden. Auffallend ist nur, daß diese Ermäßigung nicht im ganzen Gebiet der preußischen Staatseisenbahnverwaltung gleich groß, sondern im Osten etwas größer als in den übrigen Bezirken ist. Diese Bevorzugung des Ostens dürfte sich durch die Verschiedenheit der thatsächlichen Verhältnisse kaum rechtfertigen lassen und wird auf die Dauer gegenüber der gesetzlich vorgeschriebenen Gleichmäßigkeit der Eisenbahntarife nicht wohl aufrecht zu erhalten sein.*)

Weitere Abstufungen der Einheitssätze der normalen Tarife nach Maßgabe der Entfernungen giebt es nicht. Es ist daher durch die bestehenden Abstufungen dieser Art fast nur das Verkehrsbedürfniß auf nahe Entfernungen bis 100 km berücksichtigt, dagegen auf weitere Entfernungen, abgesehen von der bereits erwähnten, unbedeutenden Ausnahme beim Specialtarif III, von jeder Abstufung der Einheitssätze, aus denen die Frachten gebildet werden, nach Maßgabe der Entfernungen abgesehen worden, und doch ist es Thatsache, daß der hohen Frachten wegen der Verkehr mit der Eisenbahn bereits auf Entfernungen von 300 km stark abnimmt und auf Entfernungen von 400 km und

*) Mehr als ausgeglichen wird diese Begünstigung des Ostens in der Bildung der normalen Tarife durch die Begünstigung des Westens in der Bewilligung von Ausnahmetarifen, welche letztere dadurch bewiesen wird, daß nach den Angaben der Reichsstatistik über den Verkehrsumfang der einzelnen Direktionsbezirke bis zum Jahre 1885/86 in den westlichen Gebieten von den daselbst geleisteten Tonnenkilometern ein viel größerer Procentsatz auf die Ausnahmetarife entfallen ist, als in den östlichen, und daß dieser Zustand noch gegenwärtig besteht, wenn auch die Reichsstatistik die besonderen Angaben darüber nicht mehr bringt.

mehr fast ganz aufhört. Das Bedürfniß nach ermäßigten Abstufungen der Eisenbahnfrachten auf weitere Entfernungen liegt also unzweifelhaft vor. Daß die preußische Staatseisenbahnverwaltung diesem Bedürfniß bei der Tarifbildung durch Ermäßigung der Zuschläge zu den baaren Auslagen für die ständigen Unkosten nicht Rechnung getragen und selbst solche Ermäßigungen der normalen Frachten auf weite Entfernungen versagt hat, die auch bei allgemeiner Durchführung für sie gewinnbringend und vortheilhaft hätten sein müssen, ist die erste erhebliche Abweichung von den Regeln für die Kaufpreisbildung.

Diese Abweichung fällt um so schwerer ins Gewicht, als die analoge Anwendung der weiteren, für die Kaufpreisbildung gefundenen Regeln auf die Bildung der Eisenbahntarife zu besonders wirksamen Ermäßigungen der Frachten auf weitere Entfernungen führen würde.

Bei der Kaufpreisbildung gestattet der größere oder geringere Umfang des Absatzes in derselben Zeit eine größere oder geringere Ermäßigung des Kaufpreises für die einzelnen Stücke. Da der dortigen Zahl der gefertigten und abgesetzten Stücke hier die Zahl der geleisteten und damit als abgesetzt zu betrachtenden Tonnenkilometer entspricht, so würde mit der erheblichen Vermehrung der letzteren auch die Fracht für die einzelnen Tonnenkilometer entsprechend verringert werden können. Wie bei der Kaufpreisbildung würden sodann auch hier die einzelnen Leistungen der Eisenbahnverwaltung nicht allein nach der Zahl der Tonnenkilometer, sondern gleichzeitig auch nach der Zeitdauer zu messen sein, in der die Leistung erfolgt.

Gerade die Zeit aber spielt bei der Güterbeförderung auf der Eisenbahn in Folge der Eigenart des Eisenbahnbetriebes eine ganz besondere und eigenartige Rolle. Während nämlich z. B. die Beförderung einer Wagenladung von 10 t auf 10 km durchschnittlich mindestens 2 Tage dauert und daher einen Absatz von 50 tkm für den Tag ergiebt, erfordert die Beförderung auf die zehnmal größere Entfernung von 100 km durschnittlich nur 3 Tage und diejenige auf die hundertmal größere Entfernung von 1000 km durchschnittlich höchstens 8 Tage und ergiebt einen durchschnittlichen Absatz von $333\frac{1}{3}$ und 1250 tkm für den Tag.

Trotzdem hiernach der tägliche Absatz der Tonnenkilometer mit der Beförderung auf die Entfernungen von 10, 100 und 1000 km von 50 tkm auf $333\frac{1}{3}$ und 1250 tkm wächst, ist in die Eisenbahnfracht für das Tonnenkilometer innerhalb derselben Tarifklasse mit der einzigen geringen Ausnahme im Specialtarif III auf alle Entfernungen der gleiche

Einheitssatz für 1 tkm eingerechnet, und darauf, daß durch die Beförderung auf weitere Entfernungen der tägliche Absatz an Tonnenkilometern erhöht wird, keine Rücksicht genommen. Diese Vernachlässigung der wirthschaftlichen Bedeutung der Menge und der Zeitdauer des Absatzes von Tonnenkilometern und die Bildung der Eisenbahntarife fast ausschließlich nach Maßgabe der Entfernung ist die zweite erhebliche Abweichung von den Regeln der Kaufpreisbildung.

Die zweite Abweichung ist um so auffälliger, als der von der preußischen Staatsverwaltung nicht beachtete Werth der Menge und Zeitdauer der Beförderung nicht nur bei der Kaufpreisbildung, sondern auch bei der Frachtbildung auf den sonstigen Gebieten der verschiedenen Beförderungsarten sowie auf den außerdeutschen Eisenbahnen allgemein zur Geltung und Anwendung gekommen ist, so daß die preußische Staatseisenbahn mit der Ausnahme, die sie von dieser Regel macht, fast ganz allein dasteht.

In jedem Droschken-, Fuhrwerks- und Dampfschiffahrtstarif ist eine starke Ermäßigung der Preise für die einzelnen Längeneinheiten auf größere Entfernungen, das ist die Bildung der Frachtsätze nach sogenannter fallender Skala, nachweisbar.

Für die Beförderung von Gütern auf dem Wasserwege werden sogar vielfach die Wasserfrachten gerade entgegengesetzt wie von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung allein nach Maßgabe der Menge und der Zeitdauer und ohne Rücksicht auf die größere oder geringere Entfernung gebildet, so daß dasselbe Schiff für die Beförderung einer Ladung zwischen zwei entfernten, aber besuchten und frachtreichen Häfen, in denen es ohne Zeitverlust eine neue Ladung erhalten kann, erheblich geringere Fracht erhebt, als für die Beförderung derselben Ladung zwischen zwei näher gelegenen, aber weniger besuchten Häfen, in denen es auf eine neue Ladung längere Zeit warten muß.

Endlich ist in unseren drei großen Nachbarländern Frankreich, Oesterreich und Rußland die Bildung der Eisenbahntarife nach fallender Skala, das ist die Verkürzung der Einheitssätze für das Tonnenkilometer auf weitere Entfernungen, allgemein durchgeführt, in Rußland sogar gesetzlich vorgeschrieben.

Dagegen ist die Gewährung einer Frachtermäßigung außer nach Maßgabe der größeren Länge der Beförderungsstrecke gleichzeitig auch nach Maßgabe der größeren oder geringeren Menge der Frachtgüter, die der einzelne Versender aufgiebt, bei den Eisenbahnverwaltungen fast nirgend gebräuchlich und der Regel nach mit der Eigenart der

Eisenbahnbeförderung auch nicht verträglich. Durch einen derartigen Rabatt würde nämlich weniger die zur Beförderung kommende Menge an sich vermehrt, als nur das Ansammeln von einzelnen, verschiedenen Versendern gehörigen Transporten durch eine Zwischeninstanz veranlaßt werden, welche letztere die angesammelten Frachtgüter zur Erzielung eines größeren Rabatts in eigenem Namen der Eisenbahnverwaltung zur Beförderung aufgeben würde. Ein solches Ansammeln der Frachtgüter würde aber eine wirthschaftlich unfruchtbare und in Folge der daraus entstehenden Verzögerungen in der Beförderung sogar vielfach eine wirthschaftlich nachtheilige Arbeit sein, die ohne Vermehrung der Transporte nur die Wirkung hätte, die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung zu vermindern. Ein Rabatt nach Maßgabe der Größe der aufzugebenden Menge wäre daher sowohl vom allgemeinen, wirthschaftlichen Standpunkte, als von dem der Eisenbahnverwaltuug aus nur unter der Bedingung vortheilhaft, daß er den Versendern ausschließlich für die Aufgabe eigener Güter gewährt würde. Eine solche Bedingung würde aber gegen das Bedürfniß von Handel und Verkehr nach der Vermittlung der Beförderung durch Spediteure verstoßen und in Wirklichkeit gar nicht durchführbar sein.

Hiernach würde darin, daß die Aufgabe von größeren Mengen seitens einzelner Versender bei der Tarifbildung durch Ermäßigung der Eisenbahnfrachten nicht berücksichtigt ist, zwar eine Abweichung von den Regeln der Kaufpreisbildung, aber eine berechtigte, durch die Eigenart der Eisenbahnbeförderung gebotene liegen, die der Eisenbahnverwaltung nicht zum Vorwurf zu machen, sondern grundsätzlich beizubehalten ist.

Es sind daher vorstehend nur zwei willkürliche nnd nicht berechtigte Abweichungen der Tarifbildung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung von der Kaufpreisbildung festgestellt worden, bestehend in der unzureichenden Berücksichtigung des Verkehrsbedürfnisses auf weitere Entfernungen und des wirthschaftlichen Werths der Menge und der Zeitdauer der durch die Beförderung bedingten Leistungen. Beide Abweichungen bewegen sich in derselben Richtung und haben zu den geltenden hohen Tarifen auf weite Entfernungen geführt; eine Beseitigung derselben müßte von selbst eine Ermäßigung der hohen Frachten auf weite Entfernungen zur Folge haben.

Nachstehend soll versucht werden, die bestehenden Tarife unter Beibehaltung der bisherigen, nach Maßgabe des Bedürfnisses allmählich entstandenen Tarifklassen und unter Berücksichtigung der Eigenart

der Eisenbahnverwaltung nach den Regeln für die Kaufpreisbildung und ohne die beiden willkürlichen Abweichungen umzurechnen.

4. Die Umrechnung der bestehenden Tarife nach den Regeln der Kaufpreisbildung.

Die Frachtsätze werden ähnlich wie die Kaufpreise zusammenzusetzen sein: erstens aus den baaren Auslagen, die die Eisenbahnverwaltung für die einzelnen zur Beförderung gehörigen Leistungen, bestehend in der Abfertigung der Frachtgüter auf den Versand- und Empfangsbahnhöfen und in der Beförderung von dem einen Bahnhof zum anderen, aufwenden muß, und zweitens aus gewissen Zuschlägen zur Deckung der ständigen Kosten und zur Erzielung etwaiger Ueberschüsse. Die Zuschläge werden unter Berücksichtigung des Verkehrsbedürfnisses, der Zahl der zu leistenden Tonnenkilometer und der Zeitdauer der Beförderung auf weitere Entfernungen angemessen abzustufen sein.

Die Eisenbahntarife ähnlich wie einen großen Theil der Wasserfrachten nur nach Maßgabe der Zahl der Tonnenkilometer und der Zeitdauer der Beförderung ohne Rücksicht auf die Länge der Beförderungsstrecke zu bilden, ist nicht angänglich, weil die Eisenbahnbeförderung baare Auslagen verursacht, die sich vorzugsweise nach der Länge der Beförderungsstrecke richten und mit diesen wachsen und abnehmen, während bei der Wasserbeförderung die baaren Auslagen, abgesehen von den schnell fahrenden Personendampfern, ziemlich dieselben sind, ob das Schiff in der Fahrt begriffen ist, oder ob es aufgetakelt und bemannt still liegt.

Da die heutigen Eisenbahntarife auf die näheren Entfernungen nach Ausweis der Mächtigkeit des Verkehrs und der geringeren Bedeutung der übrigen Verkehrswege für die nahen Entfernungen im Allgemeinen dem Bedürfniß genügen, so soll die Umrechnung der Tarife einstweilen auf die Entfernungen über 400 km beschränkt und die bestehenden Tarife für die näheren nur insoweit ermäßigt werden, als dies ein angemessener Uebergang zu den neuen ermäßigten Tarifen erfordert.

Eine derartige Einschränkung der Frachtermäßigungen wird zunächst durch das thatsächliche Bedürfniß gerechtfertigt; sodann hat sie den großen Vorzug, daß bei der Geringfügigkeit des jetzigen Eisenbahnverkehrs zu normalen Frachtsätzen auf Entfernungen über 400 km größere Frachtausfälle in Folge von Frachtermäßigungen auf diese

Entfernungen nicht zu erwarten stehen, die bisherige Ertragsfähigkeit der Eisenbahnverwaltung also gewahrt bleibt, und der Eingriff in die bestehenden Erwerbs- und Verkehrsverhältnisse, die sich vielfach auf Grund der geltenden Eisenbahntarife gebildet und entwickelt haben, weniger fühlbar wird, als bei der Ausdehnung der Tarifreform auf die näheren Entfernungen.

Außerdem sollen von der Umrechnung drei weniger wichtige Tarifklassen, nämlich die für lebende Thiere, für Eilgüter und für Leichen ausgeschlossen werden.

Ein fühlbares Bedürfniß zur Beförderung von lebenden Thieren auf Entfernungen von mehr als 400 km liegt nur im Bezirk der Königl. Eisenbahndirektion Bromberg im Verkehr mit Berlin vor; diesem Bedürfniß ist bereits durch einen nach fallender Skala gebildeten Ausnahmetarif ausreichend Rechnung getragen, so daß es vorläufig weiterer Ermäßigungen nicht bedarf.

Der Eilgutverkehr weicht in einigen wesentlichen Voraussetzungen von dem übrigen Güterverkehr ab; er beschränkt sich nicht auf Entfernungen von 400 km, sondern bewegt sich schon jetzt auf weitere Entfernungen, er richtet sich in seinem Umfange, soweit die bisherigen Wahrnehmungen reichen, viel weniger nach der Höhe der Fracht als der übrige Güterverkehr und wächst daher auch nicht mit der Ermäßigung der Fracht; endlich nehmen die auf 1 tkm entfallenden baaren Auslagen mit der Zunahme des Eilgutverkehrs, soweit er mit Personenzügen befördert wird, der Regel nach wegen der gleichzeitig erforderlichen, kostspieligen Verstärkung der Zugkraft der Personenzüge nicht ab, sondern zu. Eine Aendernng in diesen abweichenden Voraussetzungen ist erst zu erwarten, wenn die Eilgutbeförderung wenigstens auf den besuchteren Strecken von der Personenbeförderung getrennt werden und mit besonderen Eilgüterzügen erfolgen würde, was zwar begonnen, aber noch nicht durchgeführt ist und vor Allem eine schnellere Beförderung der Eilgüterzüge, die jetzt höchstens 45 km in der Stunde zurücklegen dürfen, erfordert. Bis dahin kann von der Erörterung der nicht dringlichen Frage, ob auch die Eilgutfracht auf weitere Entfernungen und in welchem Grade zu ermäßigen sei, abgesehen werden.

Die Beförderung von Leichen endlich ist zu unbedeutend und richtet sich am besten nach der der Eilgüter.

Hiernach dürfte die Uebergehung der drei genannten Tarifklassen bei der Umrechnung gerechtfertigt sein.

Voraussetzung für die beabsichtigte Umrechnung ist die Kenntniß

der baaren Auslagen, die die Abfertigung und Beförderung einer Tonne Frachtgut auf den preußischen Staatseisenbahnen durchschnittlich verursacht.

Die Ermittlung der letzteren wird dadurch schwierig und unsicher, daß sich bei der Eisenbahnverwaltung wegen der Größe und Ausdehnung des Unternehmens nicht eine scharfe Grenze zwischen den baaren Auslagen und den ständigen und überwiegend ständigen Kosten ziehen läßt, und daß es oft zweifelhaft ist, ob die einzelnen Ausgaben, aus denen sich die Gesammtkosten zusammensetzen, zu jenen oder diesen zu rechnen sind; auch fehlt es an Vorgängen und einer festen und erprobten Methode, da für die Eisenbahnverwaltung bisher derartige Berechnungen nur ausnahmsweise und vereinzelt aufgestellt sind. Einzelne Fehler und Irrthümer werden daher nicht zu vermeiden sein, doch ist anzunehmen, daß sie sich wenigstens zum Theil gegenseitig ausgleichen werden.

Zunächst ist unzweifelhaft, daß zu den ständigen Kosten die Verzinsung und allmähliche Tilgung des Anlagekapitals gehört. Der nach Ausscheidung dieser Ausgaben verbleibende Rest sind die Betriebskosten. Von letzteren kommt ein Theil, die allgemeinen Kosten, den ständigen sehr nahe, weil dieselben bis auf einen geringen Bruchtheil von der Menge der beförderten Güter und Personen unabhängig sind, während die Höhe der übrigen Betriebskosten sich theils ganz, theils überwiegend nach dem Umfange des Verkehrs zu richten pflegt. Selbstverständlich kommen von der letztgenannten Regel im Einzelnen auch Abweichungen vor, wie z. B. bei der Unterhaltung der Gebäude, die einen mehr ständigen Charakter trägt, während die Unterhaltung der übrigen baulichen Anlagen sich mehr nach dem Umfange des Verkehrs richtet.

Obwohl es hiernach sicher ist, daß die ständigen Kosten, die in den Betriebskosten ohne die allgemeinen Kosten stecken, erheblich größer sind als die veränderlichen, baaren Auslagen in den allgemeinen Kosten, so sollen hier trotzdem die Betriebskosten nach Abzug der allgemeinen Kosten als die baaren Auslagen der Eisenbahnverwaltung angesehen und der Umrechnung der Tarife zu Grunde gelegt werden. Nur wird gelegentlich zu berücksichtigen sein, daß die so gefundenen baaren Auslagen in Wirklichkeit etwas zu hoch sind.

Nimmt man ferner mit der Mehrzahl der Fachmänner an, daß die Beförderung von einer Person ohne die Abfertigung auf dem Versand- und Empfangsbahnhof ebensoviel Kosten verursacht, wie die

einer Tonne, und daß den Abfertigungskosten für eine Tonne Frachtgut diejenige für soviel Personen entsprechen, als die Theilung der durchschnittlichen Beförderungsstrecke für Frachtgüter durch diejenige für Personen ergiebt, so lassen sich mit Hilfe der vom Reichseisenbahnamt bearbeiteten und veröffentlichten Statistik der Eisenbahnen Deutschlands die vollen durchschnittlichen Selbstkosten für die Abfertigung einer Tonne, sowie die baaren Auslagen dafür berechnen. Die Rechnung ist in den beiden Beilagen B 1 u. 2 ausgeführt. Danach haben betragen:

	Die vollen Selbstkosten für die Abfertigung von 1 t:	Die baaren Auslagen für die Abfertigung von 1 t:
im Jahre 1885/86 . . .	1,46 Mk.	0,766 Mk.
„ „ 1886/87 . . .	1,36 „	0,727 „
„ „ 1887/88 . . .	1,260 „	0,665 „
„ „ 1888/89 . . .	1,234 „	0,656 „

Zieht man die für die Abfertigung gefundenen Ausgaben von den gesammten Ausgaben ab, so erhält man die Ausgaben für die Beförderung oder den Streckendienst. Diese Rechnung ist in der Beilage C ausgeführt.

Nach derselben haben betragen:

	Die vollen Selbstkosten für 1 tkm:	Die baaren Auslagen für 1 tkm:
im Jahre 1885/86 . . .	2,66 Pf.	1,21 Pf.
„ „ 1886/87 . . .	2,57 „	1,18 „
„ „ 1887/88 . . .	2,38 „	1,10 „
„ „ 1888/89 . . .	2,29 „	1,12*) „

Leider genügen die bisher in der Beilage B u. C gefundenen, baaren Auslagen für die hier verfolgten Zwecke noch nicht, weil für mehrere Tarifklassen, nämlich für die beiden Wagenladungsklassen und für die Stückgutklassen, die baaren Auslagen verschieden hoch sind, es fehlt also noch der Nachweis, wie sich die gefundenen, baaren Auslagen auf die drei genannten Tarifklassen vertheilen.

*) Die Erweiterung der Frachtpflichtigkeit der Dienstgüter seit dem Jahre 1887/88 ist auf das Ergebniß der aufgestellten Berechnung von geringer Bedeutung gewesen, wie die Berechnung am Schlusse der Beilage C ergiebt, der zufolge im Jahre 1888/89 die baaren Auslagen für 1 tkm nach Weglassung der frachtpflichtigen Dienstgutsendungen und nach Abzug der unveränderten Bahnhofskosten nur 1,13 Pf. für 1 tkm betragen haben; sie braucht daher nicht weiter berücksichtigt zu werden.

Ein solcher Nachweis könnte dadurch erbracht werden, daß für jede der einzelnen Leistungen, aus denen sich die Beförderung in den drei Tarifklassen zusammensetzt, festgestellt wird, wieviel an baaren Auslagen auf sie entfällt, und daß schließlich die baaren Auslagen für die einzelnen Leistungen in jeder Tarifklasse zusammengezählt werden.

Diese Berechnungsweise würde sehr umständlich und wegen der großen Zahl von reinen Thatfragen, die dabei zu entscheiden sind, und die in den meisten Fällen schließlich doch nach Schätzung entschieden werden müßten, im Endergebniß unsicher sein. Deswegen soll hier das Verhältniß der genannten beiden Ausgaben zu einander in den einzelnen Tarifklassen unter Benutzung einer älteren Berechnung durch Schätzung gefunden werden, welche letztere für die vorliegenden Zwecke ausreichend erscheint, sofern nur zur Wahrung der Ertragsfähigkeit der Eisenbahnverwaltung eine Unterschätzung der baaren Auslagen vermieden wird.

Vergleicht man die vollen Selbstkosten mit den baaren Auslagen, so findet man, daß jene ungefähr doppelt so groß gewesen sind als diese. Es erscheint daher zulässig, dieses Verhältniß zwischen den vollen Selbstkosten und den baaren Auslagen, wenn dabei auch die baaren Auslagen für den Streckendienst etwas zu hoch angesetzt sind, nachfolgend als ein feststehendes anzunehmen.*)

Sodann giebt es eine vortreffliche Berechnung der Selbstkosten der preußischen Staatseisenbahnverwaltung für die einzelnen Tarifklassen von A. Schuebler**); dieselbe betrifft zwar das entfernt gelegene Jahr 1874, läßt sich trotzdem aber für die vorliegenden Zwecke sehr gut verwerthen.

---

*) Ulrich nimmt in seinem Lehrbuch des Eisenbahntarifwesens S. 42 ohne näheren Nachweis die ständigen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung auf 75 pCt. der Selbstkosten und die veränderlichen Ausgaben, die sich mit den baaren Auslagen decken auf 25 pCt. der Selbstkosten an. Von dieser Annahme weicht Sax, auf den sich Ulrich ausdrücklich beruft, in seinem Werke „Betriebsmittel" Bd. 2 S. 370 ff. insofern ab, als er zwar die Betriebskosten wie Ulrich gleich der Hälfte der gesammten Selbstkosten annimmt, die ersteren aber hälftig nicht in ständige (constante) und veränderliche, sondern in General- und Specialkosten theilt, d. h. in solche, die ganz oder theilweise unabhängig von dem Umfange der Leistungen sind, und in solche, die ausschließlich von letzteren abhängen und denselben völlig entsprechen. Da aber nach dieser Eintheilung und Begriffsbestimmung zu den baaren Auslagen noch ein Theil der Generalkosten gehören, so dürfte Ulrich auch nach Sax die baaren Auslagen zu niedrig angenommen haben.

**) Selbstkosten und Tarifbildung der deutschen Eisenbahnen von A. Schuebler.

Danach haben im Jahre 1874 die Selbstkosten der preußischen Staatseisenbahnverwaltung betragen:

	im Streckendienst für 1 tkm Pf.	im Bahnhofsdienst für 1 t Pf.
In den Wagenladungsklassen zu 10 000 kg (Klasse B, Spec.-Tar. I, II u. III)	2,822	123
In den Wagenladungsklassen unter 10 000 kg (A1, A2 und des Spec.-Tarifs II für Güter des Spec.-Tarifs III	3,235	186
In der Stückgutklasse	6,862	616,5

Die vorher hier in der Beilage B u. C gefundenen, alle Tarifklassen umfassenden Selbstkosten stellen sich für das Jahr 1888/89 durchschnittlich auf 2,82 Pf. für das tkm und auf 120 Pf. für die Tonne, decken sich also fast vollständig mit den Schuebler'schen Selbstkosten aus dem Jahre 1874 für die Wagenladungsklasse zu 10 000 kg. Hieraus kann mit Sicherheit geschlossen werden, daß die durchschnittlichen Selbstkosten des Jahres 1888/89 für die einzelnen Tarifklassen durchweg etwas niedriger sein müssen als die Schuebler'schen aus dem Jahre 1874. Da außerdem auch von den in der Beilage B und C berechneten Selbstkosten diejenigen für den Streckendienst thatsächlich noch etwas zu hoch sind, so wird annähernd das Richtige getroffen werden, wenn die heutigen vollen Selbstkosten, entsprechend dem Verhältniß der Schuebler'schen Selbstkosten für die einzelnen Tarifklassen zu einander und der vollen Selbstkosten zu den baaren Auslagen für die Wagenladungsklassen von 10 000 kg abgerundet auf die Einheitssätze des Specialtarifs III von 2,2 Pf. für das tkm und von 120 Pf. an Bahnhofsgebühren für 1 t angenommen, und für die zweite Wagenladungsklasse unter 10 000 kg um die Hälfte und für die Stückgutklasse auf das Dreifache der Streckensätze und das Fünffache der Bahnhofsgebühren der erstgenannten Selbstkosten erhöht werden.

Die Hälfte dieser Selbstkosten, nämlich:

in der Wagenladungsklasse von 10 000 kg

1,1 Pf. für 1 tkm und 60 Pf. an Bahnhofsgebühr für 1 t,

in der Wagenklasse unter 10 000 kg

1,65 Pf. für 1 tkm und 90 Pf. an Bahnhofsgebühr für 1 t,

und in der Stückgutklasse 3,3 Pf. für 1 tkm

und 300 Pf. an Bahnhofsgebühr für 1 t

werden als die baaren Auslagen anzusehen sein.

Zugegeben muß werden, daß von diesen baaren Auslagen besonders die für den Streckendienst etwas zu hoch sind, doch kann man diesen an sich nicht bedeutenden Fehler in der vorstehenden Berechnung im Interesse der Ertragsfähigkeit der Eisenbahnverwaltung gelten lassen.

Dies vorausgesetzt lassen sich die durchschnittlichen baaren Auslagen für die Beförderung einer Tonne Frachtgut auf jede Entfernung und für jede Tarifklasse, sowie die Ueberschüsse der geltenden Eisenbahnfrachten über die baaren Auslagen im Ganzen und für jeden Tag der Beförderung annähernd berechnen, wie dies in der Beilage D für die Entfernungen von 10, 100, 400, 1000 und 1600 km geschehen ist.

Die Dauer der Beförderung ist in Ermangelung besonderer Nachweise auf Grund von thatsächlicher Erfahrung für 10 km auf 2 Tage, für 100 km auf 3 Tage, für 400 km auf 5 Tage, für 1000 km auf 8 Tage und für 1600 km auf 10 Tage angenommen.

Für die drei letzten weiteren Entfernungen ist die Annahme einer Zeitdauer von 5, von 8 und von 10 Tagen gegenüber der Wirklichkeit etwas hoch, um dadurch unter allen Umständen eine Ueberschätzung der Ueberschüsse auf die weiteren Entfernungen zu vermeiden. Trotz dieser Vorsicht ergiebt die aufgestellte Berechnung ein sehr starkes Anwachsen der Ueberschüsse über die baaren Auslagen mit der Zunahme der Beförderungsstrecke und zwar sowohl der Ueberschüsse im Ganzen, als auch derjenigen, die auf jeden Tag der Beförderung entfallen, während auf der nahen Entfernung von 10 km in den niedrigeren Tarifklassen sowie in der Stückgutklasse die geltenden Frachten kaum genügen, um die baaren Auslagen zu decken.

So z. B. bringt ein Wagen Getreide von 10 000 kg an voller, normaler Fracht für 10 km 13 Mk., für 100 km 54 Mk., für 400 km 192 Mk., für 1000 km 462 Mk. und für 1600 km 732 Mk., oder nach Abzug der durchschnittlichen, baaren Auslagen bei gleichen Entfernungen für die ganze Zeit der Beförderung einen Ueberschuß von

5,90 Mk., 37,00 Mk., 142,00 Mk., 346,00 Mk. und 550,00 Mk., und für jeden Tag der Beförderung einen solchen von 2,95 Mk., 12,30 Mk., 28,40 Mk., 43,25 Mk. und 55,00 Mk.

Dieses Beispiel beweist, daß die Unterschiede zwischen den täglichen Ueberschüssen der Eisenbahnfrachten über die baaren Auslagen für die verschiedenen Entfernungen viel zu groß sind und vermindert werden müssen; die Verminderung der Unterschiede aber darf nur durch Ermäßigung der Ueberschüsse für die weiteren Entfernungen erfolgen, weil die Erhöhung der Ueberschüsse für die nahen Entfernungen zu Frachterhöhungen führen würde, die gegen das Bedürfniß verstoßen würden und daher ausgeschlossen sind.

Hierzu kommt, daß die hohen Ueberschüsse über die baaren Auslagen für die weiteren Entfernungen nur auf dem Papier existiren und der Eisenbahnverwaltung nicht nur nicht nützen, sondern ihr insofern sogar schaden, als durch sie die Frachten für die weiteren Entfernungen so erhöht worden sind, daß zu diesen Frachten trotz des thatsächlichen Bedürfnisses ein Waarenaustausch auf der Eisenbahn unmöglich ist. Eine angemessene Ermäßigung der täglichen Ueberschüsse der Eisenbahnfrachten für weitere Entfernungen über die baaren Auslagen müßte also auch der Eisenbahnverwaltung vorteilhaft sein.

Der Fehler der geltenden Tarifbildung liegt hiernach darin, daß die Eisenbahnfrachten für die weiteren Entfernungen willkürlich und ohne jede Rücksicht auf das Bedürfniß nach demselben Schema gebildet sind, das sich für die näheren Entfernungen als brauchbar erwiesen hat, und das in der unverkürzten Vervielfältigung des für 1 tkm angenommenen Streckensatzes mit einem Zuschlage für den Bahnhofsdienst besteht. In Wirklichkeit richten sich aber nach diesem Schema nur die baaren Auslagen und nicht die Zuschläge zu denselben für die ständigen Kosten.

Bei der neuen Tarifbildung werden daher auch nur die ersteren nach dem bisherigen Schema zu berechnen, die letzteren dagegen unter Berücksichtigung des Bedürfnisses auf die weiteren Entfernungen mit der wachsenden Zahl der zu leistenden Tonnenkilometer für je 1 tkm derart abzustufen sein, daß dadurch der Unterschied zwischen den auf den Tag der Beförderung entfallenden Ueberschüssen für die verschiedenen Entfernungen angemessen vermindert wird.

Dementsprechend sind in der Beilage E die Frachten für die drei Entfernungen von 400, 1000 und 1600 km und für die einzelnen normalen Tarifklassen dadurch gebildet worden, daß den durchschnitt-

lichen, nach dem bisherigen Tarifschema berechneten, baaren Auslagen statt der gegenwärtigen, hohen Ueberschüsse ermäßigte zugeschlagen sind. Die Ermäßigung ist in der Weise erfolgt, daß für jeden Tag der Beförderung die nach der Beilage D von der Fracht für 100 km auf den Tag der Beförderung entfallenden, niedrigeren Ueberschüsse über die baaren Auslagen eingerechnet sind. Die täglichen Ueberschüsse der Fracht für 100 km sind versuchsweise und vorbehaltlich der späteren genaueren Prüfung gewählt worden, weil sie schätzungsweise sowohl dem Bedürfnisse des Verkehrs nach Ermäßigung der Frachten, als dem Interesse der Eisenbahnverwaltung nach Erzielung von angemessenen Ueberschüssen über die baaren Auslagen entsprechen.

Von der Einrechnung der täglichen Ueberschüsse der Frachten für 10 km über die baaren Auslagen muß abgesehen werden, weil diese Ueberschüsse so niedrig sind, daß die daraus folgenden Frachtermäßigungen weit über das Bedürfniß hinausgehen und die Ertragsfähigkeit der Eisenbahn vernichten würden.

Aber auch von den Frachtermäßigungen, wie sie für die Entfernungen von 400, 1000 und 1600 km in der Beilage E unter Annahme der täglichen Ueberschüsse der Fracht für 100 km über die baaren Auslagen sich ergeben, erscheinen diejenigen für die Entfernung von 400 km für die Ertragsfähigkeit der Eisenbahnverwaltung bedenklich, da sie nach der im Interesse der Gleichmäßigkeit und wirthschaftlichen Gerechtigkeit eingeführten und auch für die Zukunft beizubehaltenden Regel, daß die Fracht für eine nähere Entfernung nicht höher sein darf, als für eine weitere:

für den Specialtarif III bis 303 km
„ „ „ II „ 222 „
„ „ „ I „ 222 „
„ die Klasse B . . . „ 216 „

für den Specialtarif II für Wagenladungen unter 10000 kg bis 268 km
„ Klasse A_2 . . . . . „ 237 „
„ „ A_1 . . . . . „ 233 „
und für Stückgut . . . . . „ 229 „

zurückwirken und die Frachtsätze des gegenwärtig geltenden Tarifs bis dahin ermäßigen würden.

Für die Frage, wie weit eine Eisenbahnverwaltung in der Ermäßigung der Frachten zu gehen habe, ist von entscheidender Bedeutung, ob die Eisenbahnverwaltung eine staatliche oder eine private ist.

Ein Privatmann oder eine Privatgesellschaft hat unzweifelhaft das Recht, alle Frachtermäßigungen, durch die der bisher erzielte Reingewinn geschmälert werden könnte, abzulehnen. Anders steht es mit der Staatseisenbahnverwaltung. Dieselbe hat nur darauf zu achten, daß die Ertragsfähigkeit der Eisenbahn gewahrt bleibt, im Uebrigen aber zu berücksichtigen, daß die Steuerzahler, die das Anlegekapital hergegeben haben und daher als die eigentlichen Unternehmer anzusehen sind, in ihrer Gesammtheit aus der Erleichterung des Waarenaustausches und der stärkeren Benutzung der Eisenbahn in Folge von niedrigen Tarifen einen größeren Nutzen ziehen, als aus der Erzielung von Ueberschüssen über die Gesammtkosten einschließlich derjenigen für eine angemessene Verzinsung. Hieraus folgt für die Staatseisenbahnverwaltung die besondere und allseitig anerkannte Verpflichtung, nicht ausschließlich für hohe Einnahmen, sondern gleichzeitig auch für die Förderung der Landeswohlfahrt durch thunlichste Hebung und Vergrößerung des Eisenbahnverkehrs zu sorgen und zu diesem Behufe die Eisenbahntarife möglichst bis zur Grenze der Ertragsfähigkeit zu ermäßigen.

Trotzdem erscheint es bei der Ungewißheit, ob die bedeutenden Ausfälle, die aus der in der Beilage E für die Entfernung von 400 km berechneten Ermäßigungen sich nothwendig ergeben müßten, durch Mehreinnahmen aus einer etwaigen Vermehrung der Eisenbahntransporte würden ausreichend gedeckt werden, richtiger, auf eine so weit gehende Ermäßigung der bestehenden und zum Theil in ihrer jetzigen Höhe bereits wirksamen Frachtsätze zu verzichten und sich wenigstens vorläufig mit einer geringeren Frachtermäßigung zu begnügen, bei der die Erhaltung der Ertragsfähigkeit der Eisenbahnverwaltung gesichert erscheint. Demgemäß soll die geltende Fracht für 400 km statt auf die Fracht zwischen 303 und 216 km und um die Beträge von 2,15 bis 18,80 Mk. für 1 t in den einzelnen Tarifklassen (siehe Beilage E Spalte 18) nur auf die Fracht von 350 km und um die Beträge von 1,10 bis 5,50 Mk. für 1 t in den einzelnen Tarifklassen (siehe Beilage F Spalte 10) ermäßigt werden. Um ferner für die Entfernungen von 350 bis 400 km nicht gleich hohe Frachtsätze einzuführen, sondern den Uebergang von den geltenden Frachtsätzen zu den neuen, ermäßigten wenigstens einigermaßen nach Maßgabe der Entfernung abzustufen und gleichzeitig die Wirkung der Ermäßigung räumlich auszudehnen, soll bis auf die Entfernung von 300 km zurückgegangen und die auf die Entfernung von 400 km entfallende Er-

mäßigung auf die von 300 bis 400 km nach der Zahl der Kilometer vertheilt werden, so daß die Fracht für die Entfernungen von 300 bis 400 km sich zusammensetzt aus der gegenwärtigen Fracht für 300 km zusätzlich des kilometrischen Antheils an dem Unterschiede zwischen der gegenwärtigen Fracht für 350 und 300 km. Diese Rechnung ist ausgeführt in der Beilage F.

In ähnlicher Weise sollen auch die für 1000 und 1600 km in der Beilage E berechneten Frachtermäßigungen auf die vorgelegenen Kilometerentfernungen von 400 km ab ausgedehnt werden.

Zu diesem Behufe ist in den Beilagen G, H, J der Unterschied zwischen den neu berechneten, ermäßigten Frachten für 1000 km und denjenigen für 400 km, sowie der zwischen den ermäßigten Frachten für 1600 und 1000 km auf die zwischenliegenden Kilometerentfernungen vertheilt und der Fracht bis 400 km zugeschlagen worden, um sodann die ermäßigten Frachten von 400 bis 1600 km stichweise von 100 zu 100 km zu berechnen.

Hiernach hat die Anwendung der Regeln für die Bildung der Kaufpreise, insbesondere die Berücksichtigung der Verschiedenheit in der Zunahme der Beförderungsdauer je nach der Entfernung für die weiteren Entfernungen von 300 km ab, zur Ermäßigung der Zuschläge zu den baaren Auslagen für die ständigen Kosten und damit zu der Bildung von Frachtsätzen mit abgestuften Streckeneinheitssätzen nach sogenannter, fallender Skala geführt, welche gegenüber den geltenden, normalen Frachtsätzen bedeutende Ermäßigungen aufweisen.

5. Die Ermäßigung der baaren Auslagen und der Tarife durch die Erhöhung der Tragkraft der Wagen und der Zugkraft der Lokomotiven.

Ohne Gefährdung der Ertragsfähigkeit der Eisenbahnverwaltung könnten diese Frachtermäßigungen noch dadurch weiter ausgedehnt und in ihrer Wirkung verstärkt werden, daß neben den Zuschlägen zu den baaren Auslagen nunmehr auch die letzteren durch geeignete Verwaltungsmaßregeln thunlichst herabgesetzt würden. Die Lösung dieser Aufgabe wäre um so dankenswerther, als ihr nirgends berechtigte, wirthschaftliche Interessen engegengehalten werden könnten.

Thatsächlich haben sich die durchschnittlichen, baaren Auslagen nach Ausweis der Beilagen B und C schon jetzt in den letzten Jahren trotz der fortgesetzten Vergrößerung des preußischen Staatseisenbahn-

netzes durch den Bau zumeist wenig ertragsfähiger Strecken fortgesetzt verändert, was nicht nur auf das ständige Steigen des Verkehrs und die dadurch bedingte, bessere Ausnutzung der vorhandenen Anlagen und Kräfte, sondern gleichzeitig auch auf die Wirthschaftlichkeit der Verwaltung zurückzuführen sein dürfte.

Trotzdem sehen wir an dem Vorgange von anderen Eisenbahnen, insbesondere der amerikanischen, daß sich in diesem Punkte noch mehr leisten läßt.

So kann z. B. wieder nach dem Vorgange von Amerika durch geeignete Verwendung von Wagen mit größerer Tragkraft und von Lokomotiven mit größerer Zugkraft die todte Last, die in Gestalt der Betriebsmittel befördert wird, und damit die Höhe der baaren Auslagen wesentlich vermindert werden*).

Das Eigengengewicht der Wagen und Lokomotiven steigt nämlich nicht entsprechend der Vermehrung der Tragkraft und Zugkraft derselben, sondern erheblich langsamer.

So z. B. beträgt das Eigengewicht eines offenen Güterwagens mit Bremse von 10 000 kg Tragfähigkeit etwa 7000 kg und eines solchen mit Bremse von 15 000 kg Tragfähigkeit etwa 9000 kg.

Bei Verwendung des letztgenannten Wagens entfällt daher auf je 10 000 kg Frachtgut nur eine todte Last von 6000 kg, das sind 1000 kg weniger als bei Verwendung eines Wagens von 10 000 kg Tragfähigkeit. — Es würde also durch die Verwendung von Wagen mit 15 000 kg Tragfähigkeit eine Zugkraft von 1500 kg für jede Wagenladung von 15 000 kg erspart und eine Verminderung der baaren Auslagen für die Zugkraft um $^1/_{10}$ ermöglicht werden.

Die übrigen baaren Auslagen für die Beförderung eines Wagens von 15 000 kg Tragkraft mit voller Ladung erhöhen sich fast garnicht, sondern sind annähernd dieselben, wie für die Beförderung eines Wagens von 10 000 kg Tragkraft mit voller Ladung. Selbst der Oberbau würde von diesen Wagen trotz ihres größeren Eigen- und und Ladungsgewichts nicht in höherem Grade in Anspruch genommen werden, weil sie mehr Achsen, mindestens 4 statt 2 haben würden, so daß auf die Achse eines solchen Wagens sogar eine geringere Last entfallen würde als auf die eines beladenen Wagens von 10 000 kg

*) Siehe den Bericht des Baumeisters Petri über die Verminderung der baaren Auslagen der amerikanischen Bahnen durch Vermehrung der Tragkraft der Wagen und der Zugkraft der Locomotiven.

Tragkraft; für die Abnutzung der Geleise und des übrigen Oberbaues ist aber der Druck der Achsen der wichtigste Faktor. Nur die Beschaffungskosten würden etwas höher sein; dafür ist aber bei den stärkeren Wagen auch auf eine entsprechend langsamere Abnutzung zu rechnen, wodurch der höhere Beschaffungspreis annähernd ausgeglichen werden dürfte.

Die Ermäßigung der baaren Auslagen bei der Verwendung der genannten stärkeren Wagen würde daher mit Ausnahme derjenigen für die Zugkraft annähernd ein Drittel betragen, soll hier aber um jede Ueberschätzung zu vermeiden, für den Streckendienst auf $^1/_6$ und für den Bahnhofsdienst auf $^1/_4$ angenommen werden.

Der Unterschied, der sich hiernach zwischen den baaren Auslagen für 1 tkm und 1 t bei Verwendung von Wagen von 10 000 und 15 000 kg Tragkraft ergiebt, würde die Ersparniß sein, um die die Fracht bei Verwendung der letztgenannten Wagen ohne Benachtheiligung der Eisenbahnverwaltung ermäßigt werden könnte.

In der Beilage K sind die baaren Auslagen für 1 tkm auf Grund der Angaben der Reichsstatistik für das Jahr 1888/89 für beide Wagenarten speciell berechnet. Die vorher berechneten, baaren Auslagen von 1,1 Pf. für 1 tkm sind hier nicht verwendbar, weil dieselben in Wirklichkeit etwas zu hoch sind, was dort ungefährlich war, hier aber zu einer Schädigung der Eisenbahnverwaltung führen würde.

Die berechneten, baaren Auslagen schwanken, je nachdem die sogenannten Nebeneinnahmen vorher abgesetzt und die Kosten für erhebliche Ergänzungen zugeschlagen werden oder nicht. Nimmt man das Erstere als das Zutreffendste an, so betragen die baaren Auslagen je nach der Verwendung der einen oder anderen Wagenart 1,04 oder 0,89 Pf. für 1 tkm, was einen die Ersparniß darstellenden Unterschied von 0,15 Pf. für 1 tkm ergiebt.

Nimmt man ferner die baaren Auslagen des Bahnhofsdienstes bei Verwendung von Wagen von 10 000 kg Tragkraft für 1 t wie vorher auf 0,60 Mk. an, was zulässig ist, da diese Auslagen nach Ausweis der Beilage in Wirklichkeit etwas zu niedrig sind, so beträgt die Ersparniß, die durch die Verwendung eines Wagens von 15 000 kg Tragkraft erzielt werden würde, ein Viertel davon = 0,20 Mk. für 1 t.

Hiernach würde bei Verwendung von Wagen mit 15 000 kg Tragfähigkeit die Fracht für den Streckendienst allgemein um 0,15 für 1 tkm und die Fracht für den Bahnhofsdienst auf Entfernungen über

100 km um 0,20 Mk. für 1 t ohne Benachtheiligung der Eisenbahnverwaltung herabgesetzt werden können. Das würde z. B. für die Entfernung von 1000 km eine Frachtermäßigung von 1,70 Mk. für 1 t ausmachen, also besonders für die niedrigeren Tarifklassen und die minderwerthigen Güter erheblich ins Gewicht fallen. Auf die näheren Entfernungen für 100 km würde die Ermäßigung der Bahnhofsgebühr fortfallen müssen, weil hier schon in die normalen Frachtsätze noch mehr ermäßigte Bahnhofsgebühren eingerechnet sind.

Bedingung für diese Ermäßigungen wäre, daß die Wagen von 15 000 kg Tragkraft voll mit einer Ladung von gleichem Gewicht ausgenutzt würden, oder daß die Fracht für 15 000 kg zur Erhebung käme.

Sodann würde zur Vermeidung einer Schädigung der Eisenbahnverwaltung daran festzuhalten sein, daß Wagen mit erhöhter Tragkraft nie zur Beförderung von Wagenladungen von 10 000 kg oder weniger verwendet würden, weil dadurch die todte Last und damit die Kosten für die Zugkraft erhöht werden würden, ohne daß dafür eine entsprechend höhere Fracht erhoben werden könnte. Die Tragkraft der Wagen wird daher nicht allgemein, sondern nur für eine solche Zahl von Wagen erhöht werden dürfen, als zur Beförderung der Wagenladungen von 15 000 kg, die zur Auflieferung kommen sollen, thatsächlich erforderlich sein würde.

Noch wirksamer würde unter denselben Voraussetzungen und Bedingungen die Erhöhung der Tragkraft der Wagen auf 30 000 kg sein. Bei Verwendung dieser Wagen würde die Ersparniß an baaren Auslagen ungefähr noch einmal so groß sein, wie bei der von Wagen von 15 000 kg Tragkraft, nur daß sie voraussichtlich die Verstärkung einzelner Bahnanlagen erfordern und dadurch zu einer gewissen Erhöhung des Anlagekapitals und der dafür aufzubringenden ständigen Ausgaben an Zinsen führen würden.

Aehnlich würde auch durch die Erhöhung der Zugkraft der Lokomotiven an todter Last und infolgedessen an Zugkraft gespart werden können, nur daß hier die Rücksicht auf die Länge und Schwere der Züge und die nothwendige und bedeutende Verstärkung der einzelnen Anlagen, wie des Oberbaus, der Brücken, der Drehscheiben, mehr als bei den Wagen zu einer Einschränkung zwingen würde.

Wie verlautet, hat die preußische Staatseisenbahnverwaltung bereits beschlossen, zur Beschaffung von Wagen mit erhöhter Tragkraft überzugehen.

Trotzdem werden hier bei der Fortsetzung der begonnenen Arbeit die daraus folgenden Frachtermäßigungen als zu ungewiß und wenigstens von uns noch nicht erprobt der Regel nach nicht in Rechnung gezogen und nur gelegentlich und andeutungsweise berücksichtigt werden.

Theil II.

Die Wirkungen der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen.

Nachdem nunmehr die ermäßigten Frachtsätze in dem Umfange, wie sie nach allgemeiner Schätzung im Interesse des Verkehrs erforderlich und in dem der Eisenbahn durchführbar scheinen, in den Beilagen F, H, I berechnet sind, soll nachfolgend die Wirkung der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen auf die Hebung des Verkehrs und zwar zunächst auf die des Getreideverkehrs zu Gunsten der ostdeutschen Landwirthe und demnächst auf die des ganzen übrigen Verkehrs näher untersucht und dabei neben dem Interesse der Eisenbahnverwaltung besonders auch das aller derjenigen Erwerbskreise gewürdigt werden, die durch die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen beeinträchtigt werden könnten, um zum Schluß die Vortheile und Nachtheile der Frachtermäßigungen gegenüberstellen und daraus den Werth sowohl für die Eisenbahnverwaltung, als für die allgemeine Landeswohlfahrt ermessen zu können.

1. Die Wirkung der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen auf den Absatz des ostdeutschen Getreides.

Die Frachtermäßigungen, die auf die Beförderung von Getreide und Mühlenfabrikate entfallen, betragen nach Ausweis der Beilagen F und J für einen Wagen von 10 000 kg (Specialtarif I)

auf	350 kg	. . . . .	11,50 Mk.
„	400 „	. . . . .	22,00 „
„	500 „	. . . . .	59,60 „
„	600 „	. . . . .	97,20 „
„	700 „	. . . . .	134,80 „
„	800 „	. . . . .	172,40 „

auf	900 „	. . . . . .	210,00 Mk.
„	1000 „	. . . . . .	247,60 „
„	1100 „	. . . . . .	277,50 „
„	1200 „	. . . . . .	307,40 „
„	1300 „	. . . . . .	337,30 „
„	1400 „	. . . . . .	367,20 „
„	1500 „	. . . . . .	397,10 „
„	1600 „	. . . . . .	427,00 „

Die Bedeutung dieser Frachtermäßigungen für die ostdeutsche Landwirthschaft hängt davon ab, wo innerhalb des deutschen Zollgebiets, das vorerst für den Absatz von ostdeutschem Getreide und Mehl nur in Frage kommen kann, ein die örtliche Produktion übersteigender Bedarf vorhanden ist, wo und wieviel zur Deckung desselben ausländisches Getreide eingeführt und verzehrt wird, und ob die Frachtermäßigungen ausreichen, um das ausländische Getreide auf den wichtigeren, deutschen Märkten durch das ostdeutsche zu unterbieten und in einem erheblichen Umfange zu verdrängen.

Da die einheimische Getreideproduktion hauptsächlich in den dichtbevölkerten Industrie- und Weinbaugebieten zur Deckung des eigenen Bedarfs nicht ausreicht, und die Einfuhr des ausländischen Getreides und Mehls auf den billigen Wasserwegen erfolgt, so sind die wichtigsten deutschen Gebiete für die Einfuhr von ausländischem Getreide und Mehl:

a) Süddeutschland,
b) das Verkehrsgebiet des Rheins von Emmerich bis Mainz,
c) die Provinz Hannover mit der Weserzufuhr,
d) die Provinz Sachsen mit der Elbzufuhr,
e) das Königreich Sachsen,
und f) Berlin.

Nachstehend soll auf Grund der Angaben der Statistik des deutschen Reichs, der Güterbewegungsstatistik der deutschen Eisenbahnverwaltungen und der Jahresberichte einzelner Handelsplätze versucht werden, nach einander festzustellen,

wieviel ausländisches Getreide und Mehl in den 6 genannten Gebieten in den letzten Jahren eingeführt und verzehrt ist,

welches die jährlichen Durchschnittspreise für Getreide und Mehl in den wichtigeren Handelsplätzen der genannten Gebiete und des östlichen Deutschlands gewesen sind,

und ob die ermäßigten Eisenbahnfrachten um so viel niedriger sind, als der Unterschied zwischen den Durchschnittspreisen der östlichen und der übrigen Handelsplätze beträgt, so daß ein Absatz des ostdeutschen Getreides und Mehls in den letzteren möglich erscheint.

Da Weizen und Roggen die wichtigsten Getreidearten sind, die im östlichen Deutschland gebaut werden, so sollen die nachfolgenden Ermittlungen der Kürze halber auf diese beiden Getreidearten und das aus ihnen hergestellte Mehl beschränkt werden.

Bei der Beurtheilung, ob auf einem bestimmten Marktplatz ein Wettbewerb des ostdeutschen Getreides gegen das ausländische in Folge der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen möglich erscheint, ist zu berücksichtigen, daß Deutschland nicht der einzige Markt für das ausländische Getreide ist, sondern daß das letztere vor der Einfuhr nach Deutschland der Regel nach die Wahl zwischen einer größeren Zahl von Marktplätzen der verschiedensten Länder hat, so daß vielfach ein geringes Herabdrücken der deutschen Marktpreise durch das ostdeutsche Getreide genügen würde, das ausländische Getreide zur Wahl eines außerdeutschen Absatzgebietes zu bestimmen. Umgekehrt, wenn die außerdeutschen Märkte zufällig nicht ausreichend aufnahmefähig sein sollten, würde auch eine bedeutende Preisermäßigung das ausländische Getreide nicht abhalten, die deutschen Märkte aufzusuchen. Ebenso sind auch die Unkosten ungewiß, die das ostdeutsche Getreide auf den ihm neu zu erschließenden, deutschen Märkten außer der Eisenbahnfracht zu tragen haben würde. Daher läßt sich die Höhe der Frachtermäßigungen, die erforderlich sein werden, um auf einzelnen Märkten das ostdeutsche Getreide gegenüber dem ausländischen absatzfähig zu machen, im Voraus nur schwer schätzen.

Sodann wird schon jetzt auf den Einfluß der ungünstigen Erndten in den Jahren 1888 und 1889 auf die ausnahmsweise Gestaltung der Preise im östlichen Deutschland aufmerksam gemacht.

Die Weizenerndte ist im Jahre 1888 im östlichen Deutschland nicht günstig gewesen und zum Theil, so z. B. in Ostpreußen und Pommern erheblich hinter der Mittelerndte zurückgeblieben; im Jahre 1889 ist die Weizenerndte im östlichen Deutschland noch viel ungünstiger gewesen, so daß aus diesem Grunde daselbst besonders die Weizenpreise des Jahres 1889 unverhältnißmäßig hoch waren.

Der ostdeutsche Roggen war 1888 in Folge der ungünstigen Erndtewitterung fast durchweg zu feucht, mußte zur Herstellung von markt-

gängigem Mehl stark mit dem trockeneren, russischen Roggen vermischt werden und war daher minderwerthig und trotz seines verhältnißmäßig niedrigen Preises in denjenigen Gebieten, in denen die Roggenerndte gleichfalls unter der feuchten Witterung gelitten hatte, wie in den Provinzen Hannover und Sachsen, nur sehr beschränkt verwendbar. Aus diesen Gründen war im Jahre 1888 die Absatzfähigkeit des ostdeutschen Roggens vielfach geringer als sein Preis.

Im Jahre 1889 ist im östlichen Deutschland der Kornertrag der Roggenerndte ausnahmsweise gering und der Roggenpreis aus diesem Grunde im Verhältniß zu den Preisen im übrigen Deutschland ausnahmsweise hoch gewesen.

Die Absatzfähigkeit des ostdeutschen Roggens würde daher bei Beurtheilung derselben nur nach den Preisen von 1888 theilweise zu groß und nur nach denjenigen von 1889 theilweise zu klein erscheinen.

Besser würden daher der Schätzung der künftigen Absatzfähigkeit des ostdeutschen Getreides die Preise des für das östliche Deutschland allerdings ganz besonders günstigen Jahres 1887 zu Grunde zu legen sein, wenn nicht seit dem Beginn des Jahres 1888 der Getreidezoll von 30 Mk. auf 50 Mk. und der Mehlzoll von 75 Mk. auf 105 Mk. für die Tonne erhöht worden wäre, wodurch die Absatzfähigkeit des ostdeutschen Getreides gegenüber dem ausländischen für die Zukunft verstärkt ist.

a) In Süddeutschland.

Auf dem Rhein sind bei Emmerich zu Berg durchgegangen:

im Jahre	1885	1886	1887	1888*)
	t	t	t	t
Weizen	268 062	351 723	382 001	295 469
Roggen	188 872	204 297	232 526	333 050
Mehl und Mühlenfabrikate	23 929	34 535	47 690	50 559
im Ganzen	480 863	590 555	662 217	679 078

Von diesen Mengen sind nach Abgabe verschiedener Theilbeträge an die vorgelegenen Häfen schließlich in Mannheim angekommen

im Jahre	1885	1886	1887	1888
	t	t	t	t
Weizen	208 548	265 902	269 070	197 675
Roggen	24 562	21 318	37 456	63 949
Mehl und Mühlenfabrikate	10 695	10 666	24 271	36 059
im Ganzen	243 805	297 886	330 797	297 683

*) Die bezüglichen Angaben der Reichsstatistik für das Jahr 1889 waren s. Z. noch nicht veröffentlicht.

Rechnet man zu dem Mannheimer Empfang noch die kleineren Mengen, die auf dem Wasserwege in Mainz, Frankfurt a. M., Gustavsburg und Worms eingeführt sind, so erhält man folgende Gesammtzufuhr nach Süddeutschland auf dem Rhein:

im Jahre	1885	1886	1887	1888
	t	t	t	t
Weizen	216 441	287 902	285 771	211 037
Roggen	56 114	42 726	60 792	98 899
Mehl und Mühlenfabrikate .	10 695	19 411	32 500	53 357
	283 250	350 039	379 063	363 293

Der Weizen und Roggen ist fast ausschließlich mit verschwindend kleinen Ausnahmen über Emmerich eingeführt und vorwiegend ausländischen Ursprungs und zwar hauptsächlich russischen, zum kleineren Teil auch amerikanischen. Das russische Getreide wird theils direkt von den russischen Häfen des schwarzen Meeres und der Ostsee, theils indirekt von den niederländischen und belgischen Häfen und von den beiden Ostseehäfen Königsberg und Danzig eingeführt. Getreide deutschen Ursprungs wird über Emmerich nur von den beiden letzgenannten Ostseehäfen bezogen.

Wieviel von dem Weizen und Roggen, der Emmerich passirt, deutschen Ursprungs ist, hat sich leider ziffernmäßig nicht feststellen lassen, da die bezüglichen, zollamtlichen Aufschreibungen nicht veröffentlicht werden. Auch die Handelsberichte von Königsberg und Danzig geben hierüber keine Auskunft.

Trotzdem ist sicher, daß der Antheil der ostdeutschen Landwirthschaft, die hier überhaupt nur in Frage kommt, an der Roggen- und Weizenzufuhr auf dem Rhein nach Süddeutschland sehr gering und höchstens auf $^1/_{10}$ zu schätzen ist*).

*) Im Jahre 1888 haben die ostpreußischen Häfen an einheimischem Getreide zugeführt erhalten:

	Weizen t	Roggen t
mit der Eisenbahn nach Abzug des Versandes rund . . .	91 000	75 600
Königsberg auf dem Pregel nach Abzug der russischen Einfuhr in Schmalinken höchstens	2 000	4 000
Danzig auf der Weichsel nach Abzug des russischen Durchgangs bei Thorn höchstens	11 000	—
im Ganzen	104 000	79 000
ab der eigene Verbrauch für rund 300 000 Einwohner .	18 000	38 000
bleiben	86 000	41 000,

Ebenso fehlt es auch an einem sicheren Nachweis über den Ursprung der Mehlzufuhr auf dem Rhein. Der größere Theil dieses Mehls dürfte zwar von deutschen Müllern hergestellt sein, das Getreide aber, das dazu verwendet wird, ist wiederum zum größeren Theil russischen Ursprungs, weil die großen Mühlen an den deutschen Hafenplätzen und in Berlin, die das den Rhein hinaufgehende Mehl hauptsächlich liefern, entweder ausschließlich russisches Getreide verarbeiten oder mindestens je nach dem Ausfall der Erndte russisches und deutsches Getreide mischen.

Hiernach kann man annehmen, daß mindestens die Hälfte des Mehls, das den Rhein hinauf nach Süddeutschland geht, von ausländischem Getreide hergestellt ist.

Von der Berücksichtigung der geringen Mengen an Getreide und Mehl, die Mannheim auf dem Eisenbahnwege aus dem Auslande wie z. B. aus Belgien, bezogen hat, wird ihrer Geringfügigkeit wegen abgesehen.

Dagegen muß von der Einfuhr nach Mannheim die Ausfuhr von dort nach der Schweiz abgezogen werden, weil dieselbe nur eine Durchfuhr von ausländischem Getreide ist und daher hier nicht in Betracht kommt.

Nach Ausweis der Güterbewegungsstatistik sind von Mannheim nach der Schweiz ausgeführt*):

im Jahre	1885	1886	1887	1888
	t	t	t	t
Weizen	40 227	69 012	63 488	24 227
Roggen	180	438	616	2 070
Mehl	—	270	781	1 025
im Ganzen	40 407	69 720	64 885	27 322

Zieht man von dem süddeutschen Empfang auf dem Rhein diese Durchfuhr nach der Schweiz und sodann 10 % Getreide und 50 %

---

die auf dem Seewege zum Theil als Mehl vorzugsweise nach dem deutschen Zollgebiet von Stettin bis Mannheim ausgeführt worden. Nach Süddeutschland ist aber der ostdeutsche Weizen seines geringen Klebergehalts wegen zum geringsten Theile gegangen.

*) Die Einfuhr von russischem Getreide nach der Schweiz würde durch die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen für den direkten Eisenbahnweg gewonnen werden, sobald die baierischen Bahnen ähnliche Frachtermäßigungen wenigstens für die Durchfuhr einführen, wozu sie bereit sein dürften. Der dadurch zu erzielende Frachtgewinn würde sehr bedeutend sein.

Mehl als möglicherweise einheimischen, deutschen Ursprungs ab, so erhält man abgerundet etwa folgende Einfuhr an ausländischem Getreide und Mehl nach Süddeutschland auf dem Rhein:

im Jahre	1885	1886	1887	1888
	t	t	t	t
an Weizen . . .	159 000	197 000	200 000	168 000
„ Roggen . . .	50 000	38 000	54 000	87 000
„ Mehl . . .	5 500	9 500	16 000	26 000
im Ganzen	214 500	244 500	270 000	281 000

Außer diesen Mengen, die von Norden auf dem Rhein eingeführt werden, bezieht Süddeutschland ausländisches Getreide und Mehl in größerem Umfange noch aus Oesterreich-Ungarn auf dem Eisenbahnwege und auf der Donau.

Die Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn hat im Jahre 1888, in dem sie an Weizen und Mehl entsprechend der Abnahme der Mannheimer Weizeneinfuhr stärker gewesen ist als in den Vorjahren, betragen an:

	Weizen	Roggen	Mehl
	t	t	t
auf der Eisenbahn	57 286	4302	5 944
„ „ Donau	177 223	5139	26 092
	234 509	9441	32 036
Davon ab die Durchfuhr nach der Schweiz auf der Bahn und dem Bodensee ohne den unbekannten Versand der württemberg. Seehäfen	86 455	—	9 566
bleiben für Süddeutschland . .	148 054	9441	22 470

Aus Frankreich war früher die Einfuhr auf dem Rhein-Marne-Kanal besonders an Roggen recht bedeutend, im Jahre 1888 ist sie aber so zurückgegangen, daß sie nicht in Betracht kommt.

Da die Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn vorwiegend nur nach den entfernteren, südlichen Gebieten von Süddeutschland gerichtet ist und daselbst auch fast ganz verbleibt, so erscheint eine Verdrängung des letzteren durch das ostdeutsche Getreide zumal ohne Beihülfe der süddeutschen Einwohner ausgeschlossen. Nachfolgend soll daher die Aufnahme des Wettbewerbs durch das ostpreußische Getreide vorzugsweise nur gegen die ausländische Einfuhr nach Süddeutschland von Norden auf dem Rhein näher in Betracht gezogen werden.

Die letztgenannte Einfuhr ist aber allein für sich so bedeutend, daß, wenn es gelingen sollte, mit Hilfe der ermäßigten Eisenbahntarife das ostdeutsche Getreide und Mehl auf den betreffenden süddeutschen Märkten, besonders in Mannheim, absatzfähig zu machen und einen erheblichen Theil auch nur der nördlichen Zufuhr aus dem Auslande zu verdrängen, der ostdeutschen Landwirthschaft dadurch außerordentlich geholfen werden würde.

Sieht man vorläufig von der Verschiedenheit in der Qualität des Getreides ab, auf die demnächst näher eingegangen werden soll, so bleibt für die Absatzfähigkeit des Getreides vorwiegend entscheidend der Marktpreis im Produktionsgebiet, der Marktpreis im Verbrauchsgebiet und die Fracht von dort nach hier, während die übrigen Kosten mehr zurücktreten und sich theilweise aufheben. Ist die Fracht so niedrig, daß sie von dem Unterschiede zwischen den Preisen an der Verbrauchs- und der Produktionsstelle mehr als gedeckt wird, so ist ein Absatz möglich, während ein Fehlbetrag jeden Absatz ausschließt.

Die Bedeutung der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen für die Absatzfähigkeit des ostdeutschen Getreides und Mehls in Süddeutschland, ohne Rücksicht auf seine Qualität, hängt also von dem Verhältniß der ermäßigten Frachten auf den Strecken der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zusätzlich der vollen, gegenwärtig geltenden Frachten auf den anschließenden, süddeutschen Bahnen zu dem Unterschied zwischen den süddeutschen und den ostdeutschen Marktpreisen ab.

In der Beilage L ist dieses Verhältnis für die wichtigeren Marktplätze von Süd- und Ostdeutschland berechnet. Die Rechnung erstreckt sich nacheinander auf Weizen, Roggen und Mehl.

Für Weizen ergiebt sie, daß die durchschnittlichen Weizenpreise in der Stadt Posen, zusätzlich der nach der Beilage H berechneten, ermäßigten Eisenbahnfracht Posen-Frankfurt a. M. und der geltenden Eisenbahnfracht Frankfurt a. M.-Mannheim in den letzten 5 Jahren von 1885 ab die durchschnittlichen Weizenpreise in Mannheim mit Hülfe der ermäßigten Frachten um 76 bis 146 Mk. für einen Wagen Weizen von 10 000 kg unterboten hätten, während bei Einrechnung der gegenwärtig geltenden Fracht auch für die Strecke Posen-Frankfurt a. M. der angeführte Mannheimer Preisüberschuß sich in einen Fehlbetrag von 19,5 bis 100 Mk. für einen Wagen Weizen von 10 000 kg verwandelt.

Nach Ausweis derselben Beilage wären im Jahre 1889 die durch-

schnittlichen Mannheimer Weizenpreise durch die durchschnittlichen, ostdeutschen Preise, zusätzlich der ermäßigten Fracht bis Frankfurt a. M. und der geltenden von da bis Mannheim für einen Wagen von 10 000 kg wie folgt unterboten worden:

in Posen . . .	mit	122,80	Mk.
„ Bromberg . .	„	182,80	„
„ Thorn . . .	„	177,40	„
„ Insterburg . .	„	103,60	„
„ Königsberg i. Pr.	„	67,50	„
„ Stettin . . .	„	57,40	„
„ Berlin . . .	„	9,40	„
und in Breslau . . .	„	134,90	„

Nur der Danziger Weizenpreis wäre auch mit der ermäßigten Fracht noch um 23 Mk. höher gewesen als der Mannheimer.

Die Durchschnittspreise der einzelnen Handelsplätze sind den Monatsheften der deutschen Reichsstatistik, soweit sie dort angegeben, entnommen und dürften für die vorliegenden Zwecke ausreichen. Die in den Monatsheften nicht aufgeführten Durchschnittspreise für Bromberg, Thorn und Insterburg sind in der Weise gebildet, daß bei Bromberg und Thorn die Eisenbahnfracht bis Posen und bei Insterburg die bis Königsberg von den Durchschnittspreisen in Posen und Königsberg abgezogen sind. Diese Bildung der Preise entspricht für Bromberg und Insterburg fast genau der Wirklichkeit, während der für Thorn gefundene Durchschnittspreis um einen kleinen Betrag zu niedrig sein dürfte.

Die in der Reichsstatistik für Danzig angegebenen, durchschnittlichen Weizenpreise gelten nur für russischen, unverzollten Weizen; diesen Durchschnittspreisen ist in der Beilage L der volle Zoll von 50 Mk für die Tonne zugeschlagen, trotzdem der Unterschied zwischen dem Börsenpreis für gleichartigen, einheimischen und russischen Weizen im Jahre 1888 in Danzig nach Ausweis des Handelsberichts der Danziger Kaufmannschaft für dieses Jahr nur 26 bis 48 Mk. abzüglich einer durchschnittlichen Reversfracht von 5 Mk. betragen hat, der Preis ist also für das genannte Jahr um 39 bis 7 Mk. zu hoch angenommen.

Hiernach sind die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen so bedeutend, daß durch dieselben, abgesehen von dem Qualitätsunterschiede, der Weizen fast aus dem ganzen ostdeutschen Gebiet von Eydtkuhnen

bis Berlin und Breslau, mit einziger Ausnahme von Danzig und Berlin und dem nächsten Handelsgebiet dieser beiden Städte, in Mannheim und dem Mannheimer Absatzgebiet absatzfähig werden müßte und zwar der von der binnenländischen Strecke Insterburg-Thorn-Bromberg-Posen-Breslau in höherem Grade, als der aus dem Küstengebiet, während bisher eine Beförderung von ostdeutschem Weizen nach Süddeutschland auf dem Eisenbahnwege gar nicht und auf dem Seewege nur in geringen Mengen stattgefunden hat.

Fast ebenso günstig wie für den Absatz des ostdeutschen Weizens nach Mannheim sind die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen für den nach Stuttgart, wie die Rechnung in derselben Beilage ergiebt.

Dagegen würde in Frankfurt a. M. höchstens der Weizen von der binnenländischen Strecke Insterburg-Thorn-Bromberg-Posen-Breslau und dieser auch nur beschränkt absatzfähig werden.

Ganz ausgeschlossen bleibt auch zu den ermäßigten Frachtsätzen ein Absatz des ostdeutschen Weizens in München und dessen Absatzgebiet.

Für den Absatz des ostdeutschen Weizens erscheinen daher nach Maßgabe der Durchschnittspreise nur Mannheim und Stuttgart mit ihren Absatzgebieten und beschränkt auch Frankfurt a. M. geeignet. Die Gewinnung dieser Gebiete würde auch vollständig ausreichen, nur hängt die letztere außer von dem Preise und der Eisenbahnfracht auch von der Art und Beschaffenheit des Weizens ab, die für Süddeutschland sogar von ganz besonderer Wichtigkeit ist.

Die Bäckerei verlangt nämlich nach dem gegenwärtigen Stande der Backtechnik zur Herstellung eines schmackhaften, gut aussehenden und preiswürdigen Weizenbrodes, daß das Weizenmehl einen gewissen Procentsatz Kleberstoff enthält. Weizenmehl mit zu wenig Kleberstoff giebt ein Brod, das zu weich und schwammig ist, nicht zusammenhält, sich nicht formen läßt, daher schlecht aussieht weniger gut schmeckt und außerdem zu leicht und aus diesem Grunde zu theuer ist, während Weizenmehl mit zu viel Kleberstoff zwar ein schweres, dafür aber zu festes und sehr wenig schmackhaftes Brod von grauer Farbe giebt.

Dementsprechend zerfällt der Weizen in zwei Hauptarten, in den weißen und in den rothen oder bunten, wovon der erstere viel Mehl, aber zu wenig Kleberstoff und der andere weniger Mehl, dafür aber zu viel Kleberstoff enthält. Da sich hiernach die beiden Hauptarten des Weizens gegenseitig ergänzen, so ist das beste Mehl dasjenige, das aus gemischtem Weizen hergestellt wird. Aufgabe der Mischung ist es,

dem weißen Weizen durch den richtigen Zusatz von rothem Weizen so viel Kleberstoff zuzuführen, daß er gut backfähig wird und das schmackhafteste Brod von bestem Aussehen und nicht zu geringem Gewicht liefert.

Der weiße Weizen ist die edlere Frucht, erfordert höhere Bodenkultur und größere Pflege und wird deshalb vorzugsweise in dem westlichen Europa von Polen und Ungarn ab, in Süddeutschland sogar ausschließlich gebaut, während der rothe oder bunte, kleberreiche Weizen hauptsächlich in dem erst in neuerer Zeit angebauten und weniger kultivirten Boden von Südrußland und Amerika wächst.

Auf den deutschen Markt werden beide Weizensorten der Regel nach unvermischt gebracht; das Geschäft des Mischens wird meist erst von den deutschen Getreidehändlern und Müllern an den großen Handelsplätzen und auf den Mühlen besorgt, wo beide Arten aus den verschiedenen Ländern zusammentreffen.

Nur in Ungarn werden beide Weizenarten in ausreichender Menge gebaut und der Regel nach im Lande selbst gemischt und erst nach der Mischung auf den deutschen Markt gebracht, so daß der ungarische, gemischte Weizen anders wie z. B. der rothe russische und amerikanische oder der weiße polnische Weizen sofort ohne weiteren Zusatz vermahlen werden kann, dafür aber sich zum Aufbessern von deutschem, weißen Weizen durch Vermischen nicht eignet.

Süddeutschland aber ist dadurch, daß es nur weißen Weizen baut, geradezu gezwungen, zur Deckung seines Bedarfs neben dem meist fertigen, ungarischen Weizen rothen aus Südrußland und Amerika einzuführen, um denselben mit dem eigenen, weißen Weizen zu vermischen und letzteren dadurch zur Herstellung eines guten Brodes geeignet zu machen.

Hierin liegt auch der Grund, daß in Süddeutschland der rothe, ausländische Weizen trotz seines geringen Mehlgehalts besser bezahlt wird als der ostdeutsche Weizen, der fast ausschließlich zur Sorte des weißen gehört und daher zur Vermischung mit dem gleichartigen, süddeutschen nicht geeignet ist, und daß der Umfang der Weizeneinfuhr aus Rußland und Oesterreich-Ungarn nach Süddeutschland in den letzten Jahren so auffallend geschwankt hat. Je besser die eigene Weizenerndte in Süddeutschland ausgefallen ist, um so mehr wird rother Weizen zum Vermischen gebraucht und um so mehr russischer Weizen über Mannheim, und um so weniger fertiger österreich-ungarischer über Passau-Nürnberg eingeführt.

Demgemäß ist in den guten Weizenjahren 1886 und 1887 die russische Weizeneinfuhr nach Süddeutschland gestiegen und die österreich-ungarische zurückgegangen, dagegen in dem ungünstigen Weizenjahr 1888 die russische Weizeneinfuhr zurückgegangen und die österreichisch-ungarische gestiegen. Das letztere gilt auch von dem Jahre 1889.

Ebenso wird durch die dargelegten, eigenartigen Verhältnisse erklärt, daß z. B. im Jahre 1886 nach Ausweis der Eisenbahngüterbewegungsstatistik aus der Provinz Schlesien kein Weizen nach Süddeutschland gegangen ist, trotzdem nach der Berechnung in der Beilage L im genannten Jahre der Breslauer Durchschnittspreis für Weizen nach Hinzurechnung der gegenwärtigen Fracht um 87,90 Mk. für 10 000 kg niedriger war als der Mannheimer Durchschnittspreis.

Um trotzdem für die ostdeutsche Landwirthschaft aus dem Weizenbedarf in Süddeutschland und aus den vorgeschlagenen Frachtermäßigungen Nutzen zu ziehen, giebt es zwei Mittel.

Zunächst müssen die ostdeutschen Landwirthe mehr als bisher rothen, kleberreichen Weizen anbauen. Bei der Entwicklung der Landwirthschaft im östlichen Deutschland dürfte ein derartiger, theilweiser Fruchtwechsel leicht durchführbar sein, wie dies von sachkundigen Landwirthen bestätigt wird.

Sodann liegt es nahe, den rothen Weizen aus Rußland, der schon gegenwärtig in erheblichen Mengen das östliche Deutschland über Königsberg und Danzig als Zolldurchgangswaare passirt, zum zollfreien Austausch gegen den einheimischen, weißen zuzulassen und diesen statt jenes auszuführen. Demgemäß würde es jedem Inhaber eines Zolltransitlagers zu gestatten sein, für die Ausfuhr von deutschem Weizen eine gleiche Menge russischen Weizens zollfrei in das deutsche Zollgebiet einzuführen.

Diese Maßregel, die bisher nur für die inländische Herstellung von Mehl aus ausländischem Durchgangsgetreide zugestanden ist, ist eine alte Forderung des östlichen Deutschlands und kommt darauf hinaus, daß die Zollverwaltung, die gegenwärtig auch bei vertretbaren Gütern die zollfreie Durchfuhr nur gestattet, wenn ihr der Nachweis erbracht wird, daß genau dieselben Güter, die eingeführt werden, in gewisser Zeit auch ausgeführt sind, für die zollfreie Durchfuhr von Weizen den Identitätsnachweis zwischen den ein- und ausgeführten Mengen nicht mehr fordert und den sonst allgemein anerkannten Begriff der vertretbaren Güter mit den daraus zu ziehenden Folgerungen auch ihrerseits wenigstens für Weizen gelten läßt.

Durch die Aufhebung des Identitätsnachweises würde der Bezug von rothem Weizen, der in Deutschland und zwar besonders in Süddeutschland fehlt und zur Erhöhung der Backfähigkeit und des Werths des einheimischen Weizens nothwendig ist, erleichtert und dafür die Ausfuhr einer gleichen Menge von deutschem, weißen Weizen in das Ausland ermöglicht werden, nachdem der einheimische, weiße Weizen seit der Erhöhung der inländischen Getreidepreise durch die Einführung des Getreidezolls die frühere, sehr bedeutende Absatzfähigkeit im Auslande thatsächlich verloren hat. Sicheren und vortheilhaften Absatz würde der deutsche, weiße Weizen unter Anderem in England, besonders in London, finden, wo es im Verhältniß zu der Stärke der Einfuhr von rothem Weizen an weißem fehlt, weshalb auch in England der Börsenpreis für weißen Weizen, sogenannten Danziger, abweichend von Deutschland, ohne Ausnahme höher ist als für rothen.

Gleichzeitig würde der Getreidehandel der deutschen Ostseehäfen mit Rußland gehoben und der nachtheilige Einfluß des deutschen Getreidezolls auf denselben wesentlich vermindert werden.

Der vorgeschlagene, zollfreie Austausch der beiden Weizensorten würde daher gleichmäßig Süddeutschland und der süddeutschen Landwirthschaft durch den erleichterten Bezug des dem süddeutschen Getreide fehlenden Kleberstoffs, der ostdeutschen Landwirthschaft durch die Wiedergewinnung ausländischer Absatzgebiete und den ostdeutschen Seeplätzen und Kaufleuten durch die Hebung des Getreidehandels mit dem russischen Hinterlande zu Gute kommen und eine Maßregel sein, die ganz besonders geeignet erscheint, die guten Wirkungen der Getreidezölle, bestehend in der Unterstützung der Landwirthschaft, zu verstärken und die nachtheiligen, bestehend in einer künstlichen Preiserhöhung und Erschwerung des Handels, abzuschwächen.

Für Süddeutschland würde die Verbindung der Aufhebung des Identitätsnachweises mit der Einführung der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen sodann noch den besonderen Vortheil haben, daß alsdann ein großer Theil des ostdeutschen, weißen Weizens, mindestens soweit er von der Stadt Posen ab östlich gebaut wird, von der Frachtermäßigung nach Süddeutschland keinen Gebrauch machen, sondern nach dem Austauch mit dem rothen, russischen ins Ausland gehen und daher den Preisdruck, der von der erleichterten Zufuhr des weißen, ostdeutschen Weizens auf den weißen, süddeutschen zu erwarten steht, außerordentlich vermindern würde.

Wie der vorgeschlagene, zollfreie Austausch zwischen deutschem und

russischem Weizen im Einzelnen einzurichten sein wird, um dem Bedürfniß zu genügen und Mißbräuche zu verhüten, kann der Erwägung der Zollverwaltung überlassen werden. Hier ist nur der eine Punkt hervorzuheben, daß der Austausch nicht auf die Ostseehafenplätze beschränkt bleiben darf, sondern im Interesse der binnenländischen Landwirthschaft und Müllerei und des binnenländischen Handels unter denselben Bedingungen auch den Binnenplätzen zu gestatten sein wird. Nur würde ein solches Zugeständniß allein den östlichen Binnenplätzen, die ausschließlich hier in Frage kommen, nicht genügen. Während nämlich die deutschen Ostseeplätze Königsberg und Danzig für den russischen, zur Weiterversendung auf dem Seewege bestimmten Weizen ab Grenze höchstens die Hälfte, vielfach nur ein Drittel derjenigen Fracht zahlen, die die Beförderung von einheimischem Weizen auf gleiche Entfernungen kostet*), müßten die Binnenplätze nach dem Austausch für die Beförderung des ausgetauschten Weizens nach dem Hafenplatz zum Zwecke der Ausfuhr die höhere Lokalfracht zahlen. Die Beibehaltung dieser Frachtsätze würde den Austausch zwischen deutschem und russischem Weizen an den beiden Seeplätzen Königsberg und Danzig so viel vortheilhafter machen, als an den Binnenplätzen, daß er thatsächlich nur dort stattfinden könnte. Diese Bevorzugung der beiden Ostseeplätze durch die Erhöhung der gegenwärtigen, ermäßigten Ausfuhrtarife für russischen Weizen zu beseitigen, erscheint ausgeschlossen, weil die beiden Ostseehafenplätze alsdann aufhören würden, im russischen Weizenhandel den russischen Hafenplätzen gegenüber konkurrenzfähig zu sein, und der hieraus folgende Nachtheil unverhältnißmäßig größer sein würde, als das Interesse der Binnenplätze an der Beseitigung der betreffenden Ungleichheit der Frachten. Es würde daher nichts übrig bleiben, als auch für die Ausfuhr des einheimischen Weizens nach dem Auslande von den Tauschplätzen entsprechende Frachtermäßigungen zu bewilligen. Auch für die Eisenbahnverwaltung würde diese Ermäßigung von Vortheil sein, da durch sie die Beförderung des umgetauschten Weizens auf dem langen Eisenbahnwege bis nach Süddeutschland erst ermöglicht werden würde. Begründet aber würde die Ermäßigung nach den Regeln über die Kaufpreisbildung dadurch sein, daß das östliche Deutschland gezwungen ist,

*) Der Unterschied zwischen der Ausfuhr- und der Lokalfracht ist die sogenannte Reversfracht, die z. B. in Danzig für die Entfernung Illowo-Danzig von 193 km 4—6 Mark für, gegenüber der normalen Fracht für dieselbe Strecke von 8,50 Mark für 1 t beträgt.

mit seinem Weizenüberschuß den Wettbewerb mit den anderen Getreide ausführenden Ländern, insbesondere mit Rußland, aufzunehmen und den dortigen Verkehrserleichterungen zu folgen, wenn es nicht seinen Weizenbau auf das schwerste schädigen will.

In Verbindung mit diesen Maßnahmen würden die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen wohl geeignet sein, dem ostdeutschen Weizen sowohl in Süddeutschland, als auch im Auslande, besonders in England, neue und mächtige Absatzgebiete zu gewinnen.

Der Verbrauch von ausländischem Roggen in Süddeutschland ist geringer als der von ausländischem Weizen, wie die vorher mitgetheilte Statistik ergiebt. Die Einfuhr desselben ist vorzugsweise von Norden auf dem Rhein nach Mannheim und neuerdings in Folge der Kanalisation des Main auch nach Frankfurt a/M. erfolgt, hat ständig zugenommen und im Jahre 1888 auf dem genannten Wege rund 87 000 t betragen.

Wie die Berechnung in der Beilage L ergiebt, wäre der ostdeutsche Roggen im Jahre 1889 auch mit Hilfe der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen in Süddeutschland nicht absatzfähig gewesen, was sich durch den ungünstigen Ausfall der ostdeutschen Erndte erklärt. Dagegen wären in den Vorjahren durch die Frachtermäßigungen für Posen, Bromberg und Insterburg gegen die Durchschnittspreise von Mannheim Preisüberschüsse von 35 bis 146 Mk., gegen die von Frankfurt a/M. solche von 58 bis 134 Mk. und gegen die von Stuttgart solche von 35 bis 197 Mk. für einen Wagen von 10 000 kg erzielt worden, was genügt hätte, um den ostdeutschen Roggen aus dem Gebiet von Insterburg bis Posen in Mannheim, Frankfurt a/M., Stuttgart und den dazu gehörigen Absatzgebieten absatzfähig zu machen.

Selbst für Königsberg hätten sich bis zum Jahre 1888 noch namhafte Preisüberschüsse ergeben. Dieselben nehmen für Danzig stark ab und verwandeln sich für Stettin, Berlin und Breslau in Fehlbeträge, so daß das Küstengebiet von Danzig bis Stettin und Berlin, sowie die Provinz Breslau für Roggen auch mit Hilfe der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen in Süddeutschland nicht absatzfähig zu machen wäre. Ein Absatz in München und dessen Handelsgebiet von ostdeutschem Roggen ist ebenso ausgeschlossen wie die von ostdeutschem Weizen.

Die Aufhebung des Identitätsnachweises bei der Durchfuhr von ausländischem Getreide ist zwar für den ostdeutschen Roggen nicht von derselben Bedeutung wie für Weizen, aber auch erwünscht, um den

meist trockeneren, russischen Roggen mit dem feuchteren, einheimischen, zumal in nassen Jahren, mischen und dadurch letzteren gleichfalls verbessern zu können. So z. B. wäre im Jahre 1888 der einheimische Roggen, der fast in ganz Deutschland des ungünstigen Erndtewetters wegen zu feucht war, durch die zollfreie Beimischung des trockeneren, russischen Roggens für den inländischen Verbrauch verbessert und gleichzeitig ausfuhrfähig geworden. Alsdann würden die für Weizen vorgeschlagenen, besonderen Tarifmaßregeln auch für Roggen zu gelten haben.

Um die Wirkung der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen auf die Absatzfähigkeit des ostdeutschen Weizenmehls in Süddeutschland zu prüfen, sind in der Beilage L ähnlich wie vorher für Weizen und Roggen die jährlichen Durchschnittspreise für Weizenmehl in München mit denjenigen in Posen, Bromberg und Breslau zusätzlich der ermäßigten Eisenbahnfracht verglichen worden. Die Durchschnittspreise sind für München, Posen und Breslau wiederum den Monatsheften der Reichsstatistik entnommen, die leider weitere Angaben für Weizenmehl in den hier in Frage kommenden Gebieten nicht enthalten. Diejenigen für Bromberg sind wie vorher für Weizen und Roggen dadurch gefunden, daß von den Posener Durchschnittspreisen die Eisenbahnfracht Posen-Bromberg abgezogen ist, was bei der großen Abhängigkeit der Bromberger Getreide- und Mehlpreise von denjenigen zu Posen auch hier wiederum zulässig erscheint.

Der Vergleich in der Beilage ergiebt für die Jahre 1885, 1886, 1887 und 1889 zu Gunsten der drei ostdeutschen Marktplätze einen Preisüberschuß von 7,5 bis 21,4 Mk. für die Tonne, dagegen für das Jahr 1888 für Posen einen Fehlbetrag und für Bromberg und Breslau nur geringfügige Ueberschüsse. Darnach ist anzunehmen, daß das ostdeutsche Weizenmehl zu den ermäßigten Eisenbahnfrachten in München mit Ausnahme des Jahres 1888 voll absatzfähig gewesen wäre. Auffallend ist nur, daß sich nach der Berechnung in der Beilage L für Breslau und Bromberg und theilweise auch für Posen bereits zu den jetzt geltenden, höheren Frachtsätzen nicht unerhebliche Ueberschüsse gegen München ergeben, und daß trotzdem von Bromberg und Posen bisher nach Süddeutschland gar kein Weizenmehl mit der Eisenbahn versandt worden, und von Breslau nur in geringem, den bedeutenden Preisunterschieden zwischen Breslau und München nicht entsprechendem Umfange. Dieser Widerspruch zwischen den Preisangaben der Reichsstatistik und der Wirklichkeit dürfte sich dadurch

aufklären, daß die Mehlpreise der Reichsstatistik von Posen und Breslau die reinen Börsenpreise sind, wie sie im Großhandel gezahlt worden, während die Münchener Preise wahrscheinlich diejenigen sind, die von den dortigen Müllern im Kleinhandel erzielt worden, und die deswegen unverhältnißmäßig höher sind.

Trotz der sich hieraus ergebenden Einschränkung der großen Ueberschüsse der Beilage L ist anzunehmen, daß die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen auf die Absatzfähigkeit des ostdeutschen Weizenmehls in Süddeutschland sehr günstig wirken werden.

Dasselbe gilt in noch höherem Grade von dem ostdeutschen Roggenmehl, zu dessen Herstellung es gegenwärtig in Süddeutschland vielfach an geeigneten Mühlen fehlt, während die Weizenmüllerei daselbst besonders gut entwickelt ist.

Nach Ausweis der Güterbewegungsstatistik der deutschen Eisenbahnen, die leider zwischen Weizen- und Roggenmehl nicht unterscheidet, sind auf dem Eisennahnwege an Mehl schon jetzt zu den geltenden, hohen Frachtsätzen befördert worden:

	in den Jahren	1885	1886	1887	1888	1889
		t	t	t	t	t
von Berlin	nach Bayern . .	14 505	10 857	15 262	14 180	13 231
	„ Württemberg	790	815	1 782	1 491	1 286
	nach dem übrigen Süddeutschland	870	350	140	—	—
	zusammen .	16 165	12 022	17 184	15 671	14 517

	in den Jahren	1885	1886	1887	1888	1889
		t	t	t	t	t
von Breslau	nach Bayern . . .	2 587	3 439	4 910	6 439	7 234
	„ Württemberg .	355	421	726	2 726	1 451
	sonst nach Süddeutschland	100	—	—	100	—
	zusammen .	3 022	3 890	5 637	9 265	8 685

Das von Berlin versandte Mehl dürfte vorwiegend Roggenmehl, das von Breslau versandte vorwiegend Weizenmehl gewesen sein.

Da in derselben Zeit Weizen und Roggen weder von Berlin, noch von Breslau, noch sonst aus dem östlichen Deutschland in nennenswerthen Mengen mit der Eisenbahn nach Süddeutschland befördert sind, so ist es unzweifelhaft, daß die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen die Absatzfähigkeit des ostdeutschen Mehls in Süddeutschland

bedeutend stärker heben würden, als die des ostdeutschen Weizens und Roggens.

Eine derartige Wirkung der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen würde zwar für die ostdeutsche Landwirthschaft sehr günstig, im Interesse der süddeutschen Landwirthschaft aber, und noch mehr in dem der süddeutschen Müllerei höchst bedenklich sein.

Der letzteren kommt gegenwärtig im Wettbewerbe gegen die ostdeutsche Müllerei sehr zu statten, daß die Einfuhr von Mehl aus dem östlichen Deutschland auf dem Eisenbahnwege durch die hohen Eisenbahntarife erschwert ist, und daß die Beförderung auf dem sehr langwierigen Wasserwege dem Mehl leicht nachtheilig wird. Sobald diese Schutzmittel durch die Einführung der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen beseitigt werden sollten, liegt die Gefahr vor, daß die süddeutsche Müllerei der ostdeutschen gegenüber nicht konkurrenzfähig sein und in ihrem Fortbestande bedroht werden würde.

Da aber die preußische Staatseisenbahnverwaltung sich nie zur Einführung von Frachtermäßigungen entschließen würde, die zur Vernichtung einer so großen und blühenden Industrie wie der süddeutschen Weizen-Müllerei führen könnte, so erscheint die ganze vorgeschlagene Tarifreform so lange in Frage gestellt, als es nicht gelingt, die Zukunft der süddeutschen Müllerei in angemessener Weise zu sichern.

In Wirklichkeit würde aber die in Aussicht stehende Schädigung der süddeutschen Müllerei weniger eine Folge der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen, als der durch die Waarenklassifikation der deutschen Eisenbahnen bedingten Gleichstellung der Frachten für Mehl und für Getreide sein.

Die Waarenklassifikation der deutschen Bahnen ist nach der Regel gebildet, daß das werthvollere Fabrikat in eine theuerere Tarifklasse gehört als das minderwerthige Rohmaterial. Diese Regel ist in Betreff der Hauptfabrikate und abgesehen von Nebenprodukten strenge durchgeführt; nur beim Getreide und Mehl ist von ihr insofern eine Ausnahme gemacht, als beide Artikel in dieselbe Tarifklasse gebracht sind, trotzdem Mehl das Hauptfabrikat von Getreide und fast um das Doppelte werthvoller ist als das letztere.

Die befürchtete Schädigung der süddeutschen Müllerei könnte aber leicht dadurch vermieden oder wenigstens angemessen gemildert werden, daß innerhalb der hier vorgeschlagenen Tarifreform für Mehl höhere Frachtsätze als für Getreide eingeführt würden. Die Erhöhung müßte so bemessen werden, daß beide Industrien, die süddeutsche wie die ost-

deutsche auf den süddeutschen Märkten nebeneinander konkurrenzfähig wären. Denn auch die ostdeutsche Müllerei dürfte darauf, daß gleichzeitig mit dem Absatzgebiet der Landwirthschaft für Getreide auch das ihrige für Mehl durch entsprechende Frachtermäßigungen erweitert werde, einen gewissen durch die nothwendige und vorgeschriebene Gleichmäßigkeit der Tarife bedingten Rechtsanspruch haben. Andernfalls würde sie dadurch, daß in Folge der einseitigen Erweiterung des Absatzgebiets für das ostdeutsche Getreide ihr das erforderliche Rohmaterial vertheuert werden würde, ihrerseits ungebührlich geschädigt werden.

Die Frage, um wieviel hiernach die Frachten für Mehl nach Süddeutschland höher zu stellen sein dürften als die für Getreide, läßt sich ohne sachverständigen Beirath schwer beantworten. Vorbehaltlich der späteren Einholnng eines solchen wird hier als dem Anscheine nach angemessen von 1000 km ab statt des Specialtarifs I die Anwendung der Klasse B auf Mehltransporte empfohlen, was für 1000 km eine Erhöhung der Mehlfracht gegen die Getreidefracht um 48 Mk. für den Wagen von 10 000 kg ausmachen würde. Dagegen würde für die näheren Entfernungen von 300 km bis 1000 km ausschließlich ein besonderer Mehltarif mit schwächeren Abstufungen gebildet werden müssen. Die Bildung des Mehltarifs müßte zur Vermeidung sogenannter Tarifdisparitäten der der ermäßigten Sätze des Specialtarifs I entsprechen; dieselbe würde daher in der Weise zu erfolgen haben, daß die Fracht für 400 km auf die für 375 km des jetzt geltenden Specialtarifs I im Betrage von . . . . . 18,10 Mk.
für 1 t ermäßigt und von der Fracht der ermäßigten
Klasse B für 1000 km im Betrage von . . . . . 26,24 „
abgezogen, sodann der Rest von . . . . . 8,14 Mk.
auf die Entfernung von 400 bis 1000 km und der Unterschied zwischen der Fracht auf 375 und 300 km des geltenden Specialtarifs I im Betrage von 3,40 Mk. für 1 t auf 300 bis 400 km kilometrisch vertheilt und aus den hiernach sich ergebenden Einheitshöhen von 1,357 Pf. und 3,40 Pf. für 1 tkm zusätzlich der Fracht des geltenden Specialtarifs I für 375 und 300 km die einzelnen Frachtsätze für die beiden Theilstrecken zusammengefaßt würden. In der Beilage M sind die Mehlfrachtsätze demgemäß berechnet.

Zn verkennen ist jedoch nicht, daß diese Erhöhung der Mehlfrachten die zu erwartenden, günstigen Wirkungen der ermäßigten Frachtsätze auf den Absatz des ostdeutschen Getreides in Süddeutschland zum Theil wieder aufheben und auf letzteren ungünstig wirken würde.

Um die ungünstige Wirkung abzuschwächen, dürfte es sich daher empfehlen, daß die preußische Staatseisenbahnverwaltung die süddeutschen Bahnen ersuchte, sich mindestens an der Erhöhung der Mehlfrachten gegenüber den Getreidefrachten durch die Ermäßigung der auf ihre Strecken entfallenden Getreidefracht auf Entfernungen von mehr als 600 km im Interesse der süddeutschen Mühlenindustrie zu betheiligen.

Eine solche Ermäßigung, die der ostdeutschen Landwirthschaft und der süddeutschen Müllerei gleichmäßig zu Gute kommen würde, wäre wegen der großen Mehreinnahmen, die die süddeutschen Bahnen von der vorgeschlagenen Ermäßigung der Getreidetarife zu erwarten hätten, an sich billig und würde wenigstens von einzelnen unschwer zu erreichen sein.

Sodann würde das Interesse der süddeutschen Müllerei außer durch die Erhöhung der Mehlfrachten noch ganz besonders durch den zollfreien Austausch des ostdeutschen, weißen Weizens gegen den russischen, rothen gewahrt werden, weil hierdurch den süddeutschen Mühlen der Bezug des rothen, kleberreichen Weizens, dessen sie zur Ergänzung des süddeutschen, weißen Weizens und zur Herstellung eines guten Mehls nothwendig brauchen, erleichtert und ihre Konkurrenzfähigkeit besonders auch gegen Oesterreich-Ungarn außerordentlich gestärkt werden würde.

Auf Grund der vorstehenden Untersuchung dürfte anzunehmen sein,

> daß die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen in Verbindung mit den sonst noch vorgeschlagenen Maßregeln wohl geeignet sein würden, das ostdeutsche Getreide und Mehl in Süddeutschland absatzfähig zu machen und mit demselben einen erheblichen Theil des ausländischen Getreides zu verdrängen.

b. Im Verkehrsgebiet des Rheins von Emmerich bis Mainz.

Weniger günstig würden die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen auf den Absatz des ostdeutschen Getreides in dem Verkehrsgebiet des Rheins von Emmerich bis Mainz wirken.

Die Einfuhr von ausländischem Getreide und Mehl auch in dieses Gebiet ist sehr bedeutend; sie ist hauptsächlich enthalten in der schon vorher angeführten, vorwiegend aus ausländischer Frucht bestehenden Einfuhr bei Emmerich, die abzüglich des Durchgangs nach Süddeutschland und der Schweiz ungefähr betragen hat:

im Jahre	1885	1886	1887	1888
	t	t	t	t
an Weizen	51 621	63 821	96 230	84 432
Roggen	132 758	161 571	171 734	234 151
Mehl und Mühlenfabrikaten	13 234	15 124	15 190	—
im Ganzen	197 613	240 516	283 154	318 583

Diese Mengen sind in den Rheinhäfen und zwar überwiegend in Duisburg zur Entladung gekommen.

Hierzu tritt noch die Einfuhr auf der Eisenbahn aus Holland, Belgien und Luxemburg, die hauptsächlich in Mehl besteht und nach Ausweis der Güterbewegungsstatistik der deutschen Eisenbahnen für Weizen, Roggen und Mehl zusammen betragen hat:

	t
im Jahre 1885	26 447
„ „ 1886	26 041
„ „ 1887	28 049
„ „ 1888	33 091
„ „ 1889	38 828

Es handelt sich also auch hier in Zukunft um eine jährliche Einfuhr von ausländischem Getreide und Mehl von mindestens 300 000 t.

Nach Ausweis der Beilage L sind die Kölner Durchschnittspreise für Weizenmehl fast durchweg niedriger als die Durchschnittspreise der wichtigeren, ostdeutschen Handelsplätze zusätzlich der ermäßigten Eisenbahnfracht. Daß Posen, Bromberg und Breslau in einigen günstigeren Jahren für Weizen auch gewisse Ueberschüsse aufweist, kommt nicht in Betracht. Die Frachtermäßigungen würden also im Allgemeinen nicht ausreichen, um den ostdeutschen Weizen und das ostdeutsche Weizenmehl in der Rheinprovinz absatzfähig zu machen.

Fast ebenso ungünstig stellt sich der Absatz des ostdeutschen Roggens in der Rheinprovinz.

Dagegen erscheint die Absatzfähigkeit des ostdeutschen Roggenmehls nach der Berechnung in der Beilage L außerordentlich günstig. Mit Ausnahme des ungünstigen Getreidejahres 1889 übersteigen daselbst die Durchschnittspreise für Roggenmehl in Posen und Berlin zusätzlich der ermäßigten Fracht diejenigen in Köln vom Jahre 1885 ab um Beträge von 31 bis 202 Mk. für 10 000 kg, so daß das ostdeutsche Roggenmehl zu den vorgeschlagenen Frachtermäßigungen, abgesehen von Mißerndten anscheinend wohl absatzfähig sein würde.

Aehnlich wie vorher bei dem Absatz von Weizenmehl in München muß auch hier geltend gemacht werden, daß nach Ausweis der Beilage L schon zu den geltenden, höheren Frachtsätzen in den Jahren 1886, 1887 und 1888 ein Absatz von Roggenmehl von Berlin nach Posen auf dem Eisenbahnwege hätte möglich sein müssen, daß trotzdem aber nach Ausweis der Güterbewegungsstatistik Roggenmehl von Berlin nach Rheinland nicht befördert ist. Auch hier erklärt sich dieser Widerspruch nach zuverlässigen, privaten Mittheilungen dadurch, daß die Durchschnittspreise für Roggenmehl in Berlin nach den Preisen des Großhandels und in Köln nach denjenigen Preisen bemessen sind, die die Müller daselbst im Kleinhandel erhalten. Deswegen wird die aus der Beilage sich ergebende, bedeutende Absatzfähigkeit des ostdeutschen Roggenmehls in Wirklichkeit nicht unerheblich einzuschränken sein.

In jedem Falle aber sind die Preise für Roggenmehl in Rheinland verhältnißmäßig höher als für Roggen und für Weizenmehl, was weniger an der Roggenmüllerei, die hier bereits viel entwickelter ist als in Süddeutschland, als daran liegen dürfte, daß sich daselbst Roggenkleie schlechter verwerthen läßt, als im Osten und als Weizenkleie. — An amtlichen Preisangaben für Kleie, durch die diese Annahme bestätigt werden könnte, fehlt es leider.

Günstiger als nach Rheinland würde sich wenigstens für den ostdeutschen Roggen und das ostdeutsche Roggenmehl zu den ermäßigten Frachten der Absatz nach dem vorgelegenen und dem Osten etwas näheren Westfalen gestalten, das trotz seiner östlichen Lage den fehlenden Bedarf an Weizen, Roggen und Mehl zum größeren Theil von dem westlichen Duisburg und den übrigen Rheinhäfen bezieht und daher der Regel nach Preise zahlt, die um die Eisenbahnfracht höher sind als die an den Rheinhäfen. Unter Berücksichtigung der angeführten Umstände würde nach der Rechnung in der Beilage L theilweise Roggen und noch mehr Roggenmehl aus dem Gebiet von Posen und Bromberg bis Insterburg in Westfalen durch die vorgeschlagene Frachtermäßigungen absatzfähig gemacht werden.

Das westfälische Absatzgebiet ist aber nicht unbedeutend, da nach Westfalen allein von den 3 Rheinhäfen Duisburg, Ruhrort und Uerdingen gegangen sind:

	Weizen t	Roggen t	Mehl t
im Jahre 1885	29 634	27 090	8 137
„ „ 1886	26 957	31 580	12 871

	Weizen t	Roggen t	Mehl t
im Jahre 1887	24 820	28 452	9 311
„ „ 1888	29 597	42 607	11 053
„ „ 1889	25 077	55 651	10 227

Diese Mengen sind fast ausschließlich ausländischen Ursprungs.

Dasselbe gilt von dem Getreide, das von den Ems- und Weserhäfen mit der Eisenbahn und auf den beiden Flüssen Ems und Weser nach Westfalen eingeführt wird, und das nach den Angaben der Statistik jährlich auf mehr als 10 000 t vorwiegend Roggen angenommen werden kann.

Hiernach dürfte Westfalen im Jahre 1889 mindestens 60 000 t Roggen und Roggenmehl ausländischen Ursprungs und in den Vorjahren etwa 40 bis 50 000 t verbraucht haben. Ein Theil dieser Einfuhr könnte mit Hilfe der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen durch ostdeutschen Roggen und ostdeutsches Roggenmehl verdrängt werden.

c) In der Provinz Hannover.

Noch weniger günstig wie für Westfalen würde sich der Absatz des östlichen Getreides und Mehls in der Provinz Hannover gestalten.

Zunächst würde hier noch mehr wie dort jeder Absatz von ostdeutschem Weizen und Weizenmehl wegen des bedeutenden Ueberschusses der Provinz Hannover an selbstgebautem Weizen, der einen verhältnißmäßig niedrigen Preisstand bedingt und schon jetzt jede nennenswerthe ausländische Einfuhr verhindert, auch nach Einführung der ermäßigten Eisenbahnfrachten ausgeschlossen sein.

Etwas besser liegen die Verhältnisse in Betreff des Roggens und Roggensmehls. Beide Artikel werden über die Ems-, Weser- und Elbhäfen sowie über die Ostseehäfen Rostock bis Flensburg theils auf der Eisenbahn, theils auf den drei Flüssen Ems, Weser und Elbe in erheblichen Mengen nach der Provinz Hannover eingeführt.

Die Einfuhr auf der Eisenbahn hat betragen:

1885	an Roggen,	an Mehl, vorwiegend Roggenmehl
von den Emshäfen . . .	4 523	1 252
von den Weserhäfen . .	44 320	5 562
von den Elbhäfen . . .	6 971	4 448
von den Ostseehäfen Rostock bis Flensburg . . .	6 063	141
im Ganzen	61 877	11 403

1886	an Roggen,	an Mehl, vorwiegend Roggenmehl
von den Emshäfen . . .	3 965	835
von den Weserhäfen . .	18 262	5 715
von den Elbhäfen . . .	1 919	5 074
von den Ostseehäfen Rostock bis Flensburg . . .	9 301	470
im Ganzen	33 447	12 094
1887		
von den Emshäfen . . .	3 484	907
von den Weserhäfen . .	18 120	4 794
von den Elbhäfen . . .	609	4 595
von den Ostseehäfen Rostock bis Flensburg . . .	6 968	441
im Ganzen	29 181	10 737
1888		
von den Emshäfen . . .	4 197	745
von den Weserhäfen . .	32 796	7 472
von den Elbhäfen . . .	4 048	7 354
von den Ostseehäfen Rostock bis Flensburg . . .	10 079	1 075
im Ganzen	51 120	16 646
1889		
von den Emshäfen . . .	1 997	617
von den Weserhäfen . .	43 012	8 410
von den Elbhäfen . . .	16 806	8 901
von den Ostseehäfen Rostock bis Flensburg . . .	3 490	729
im Ganzen	65 305	18 657

Außerdem sind in das deutsche Zollgebiet eingeführt:

1885	an Roggen,	an Mehl, vorwiegend Roggenmehl
auf der Ems	11 692	1 724
auf der Weser	17 982	
zusammen	29 674	1 724
auf der Elbe	164 185	12 424

1886	an Roggen	an Mehl, vorwiegend Roggenmehl
auf der Ems	11 266	—
auf der Weser	13 461	940
zusammen	24 727	940
auf der Elbe	100 392	16 718
1887		
auf der Ems	11 052	1 760
auf der Weser	15 180	—
zusammen	26 232	1 760
auf der Elbe	90 773	21 239
1888		
auf der Ems	11 625	1 065
auf der Weser	26 214	—
zusammen	37 839	1 065
auf der Elbe	94 766	9 879

Von dieser bedeutenden Einfuhr, die wiederum fast ausschließlich ausländischen Ursprungs ist, dürfte diejenige auf der Weser und Ems zum weitaus größeren Theil in der Provinz Hannover abgesetzt sein, während die Einfuhr auf der Elbe hauptsächlich über Hannover hinaus nach Berlin und Sachsen gegangen und zu einem geringen Theile in Hannover geblieben ist. Trotzdem ist auf Grund der angegebenen Zahlen die Einfuhr nach der Provinz Hannover an ausländischem Roggen und davon hergestelltem Mehl für die Zukunft auf mehr als 100 000 t jährlich anzunehmen.

Nach der Beilage L würde der Roggen aus Insterburg und dem hintergelegenen Gebiet bis gegen Bromberg und Posen durch die Einrechnung der ermäßigten Eisenbahnfrachten in der Stadt Hannover und dementsprechend in dem größeren Theile der Provinz beschränkt, aus dem übrigen Ostdeutschland gar nicht absatzfähig werden. Der bedeutende Preisüberschuß, der sich daselbst für das Jahr 1888 ergiebt, erklärt sich durch die geringe Qualität des ostdeutschen Roggens in diesem Jahre und ist daher für spätere Jahre nicht maßgebend. Dasselbe gilt von den Fehlbeträgen des folgenden Jahres, die auf die ungünstige Erndte desselben zurückzuführen sind.

Durchschnittspreise von Roggenmehl für einen wichtigeren Platz in dem Verkehrs- und Produktionsgebiet der Provinz Hannover enthält die Reichsstatistik nicht; da jedoch der Preis für Roggenmehl im

Verhältniß zu dem für Roggen im Osten durchweg niedriger ist als im Westen, so ist anzunehmen, daß das ostdeutsche Roggenmehl auch in Hannover durch die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen mehr gewinnen würde als der ostdeutsche Roggen.

d) In der Provinz Sachsen.

Dazu, das ostdeutsche Getreide durch die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen in der Provinz Sachsen absatzfähig zu machen, ist kaum Aussicht vorhanden. Auch hier würde nach Ausweis der Rechnung in der Beilage L höchstens Roggen und Roggenmehl von der Strecke Posen-Thorn-Insterburg in Frage kommen.

Auf der Eisenbahn hat nach der Provinz Sachsen eine Einfuhr von ausländischem Getreide und Mehl nicht stattgefunden. Ebenso ist auch die Einfuhr von Weizen auf der Elbe sehr gering und kaum ausländischen Ursprungs gewesen.

Dagegen sind auf der Elbe und Saale eingeführt worden:

	an Roggen t	an Mehl t
im Jahre 1885		
in Wallwitzhafen	24 631	43 040
in Mageburg	5 180	1 608
im Ganzen	29 811	44 648
im Jahre 1886		
in Wallwitzhafen	14 064	56 063
in Magdeburg	4 382	211
im Ganzen	18 446	56 274
im Jahre 1887		
in Magdeburg	9 264	56 300
in Wallwitzhafen	3 930	121
auf der Saale	1 695	—
im Ganzen	14 889	56 421
im Jahre 1888		
in Magdeburg	43 032	68 161
in Wallwitzhafen	12 745	6 641
auf der Saale	13 325	1 700
im Ganzen	69 102	76 502

Von dieser Einfuhr ist der Roggen zum größeren Theil von den Elbhäfen gekommen, von deren großer, vorher unter C angegebenen

Roggeneinfuhr nur etwas über ein Drittel nach Berlin abgeht, und fast zwei Drittel der Elbe verbleiben und zum Theil bis Magdeburg, Wallwitzhafen und Dresden weiter gehen. Es ist also anzunehmen, daß der größere Theil des auf der Elbe nach Magdeburg, Wallwitzhafen und der Saale beförderten Roggens ausländischen Ursprungs ist, während das eingeführte Mehl, das vorwiegend Roggenmehl sein dürfte, aus deutschem Roggen hergestellt ist, dem je nach dem Ausfall der Erndte und der größeren oder geringeren Feuchtigkeit des deutschen Roggens trockener, russischer Roggen beigemischt wird.

Hieraus ergiebt sich auch für die Provinz Sachsen eine Einfuhr von ausländischem Roggen und Roggenmehl, die mindestens auf 30 bis 40 000 t jährlich zu schätzen ist.

e) Im Königreich Sachsen.

Im Königreich Sachsen liegen die Verhältnisse insofern verschieden von den bisher behandelten Gebieten, als der dortige, die eigene Produktion weit übersteigende Bedarf an Getreide zum großen Theil schon gegenwärtig aus dem östlichen Deutschland, insbesondere aus Posen, Schlesien und Brandenburg, gedeckt wird. Die Beförderung des östlichen Getreides nach Sachsen erfolgt fast ausschließlich mit der Eisenbahn. Durch die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen würde daher nur die bereits vorhandene Absatzfähigkeit verstärkt werden und zwar weniger die von Posen, Schlesien, Brandenburg, weil auf diese Gebiete der kürzeren Entfernung wegen nur geringe oder gar keine Frachtermäßigungen entfallen würden, als die der entfernteren Gebiete von Thorn bis Königsberg und Insterburg, deren Absatz gegenwärtig im Königreich Sachsen nur unbedeutend ist.

Aus dem Auslande hat das Königreich Sachsen in Weizen, Roggen und Mehl bezogen:

im Jahre 1885	an Weizen t	Roggen t	Mehl t
aus Oesterreich-Ungarn:			
a) mit der Eisenbahn	38 642	6205	2 708
b) auf der Elbe zu Thal . . .	—	914	11 054
aus Rußland und Polen mit der Eisenbahn	622	420	—
zusammen	39 264	7539	13 762

im Jahre 1886	an Weizen t	Roggen t	Mehl t
aus Oesterreich-Ungarn:			
a) mit der Eisenbahn	16 210	1327	3 948
b) auf der Elbe zu Thal . . .	261	—	8 792
aus Rußland und Polen mit der Eisenbahn	570	—	410
zusammen	17 041	1327	13 150
im Jahre 1887			
aus Oesterreich-Ungarn:			
a) mit der Eisenbahn	29 713	541	4 587
b) auf der Elbe zu Thal . . .	51	211	8 456
aus Rußland und Polen mit der Eisenbahn	491	—	—
zusammen	30 165	762	13 043
im Jahre 1888			
aus Oesterreich-Ungarn:			
a) auf der Eisenbahn	30 076	11 667	13 260
b) auf der Elbe zu Thal . . .	10 092	—	26 824
aus Rußland und Polen mit der Eisenbahn	600	242	964
zusammen	40 768	11 909	41 048
im Jahre 1889			
aus Oesterreich-Ungarn:			
a) auf der Eisenbahn	28 501	9 577	17 472
b) auf der Elbe zu Thal . . .	noch nicht veröffentlicht.		
aus Rußland und Polen mit der Eisenbahn	682	1 806	589
zusammen	29 183	11 383	18 061

Hierzu kommt noch folgender Empfang in Dresden auf der Elbe zu Berg, der mit Ausnahme des Mehls zum großen Theil über die Elbhäfen eingeführt worden und gleichfalls ausländischen Ursprungs ist:

	Weizen t	Roggen t	Mehl t
1885 . . .	8 432	19 673	690
1886 . . .	12 505	22 607	873
1887 . . .	17 843	23 288	1246
1888 . . .	16 433	14 562	462

Es kann angenommen werden, daß durch die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen wenigstens ein Theil der ausländischen Einfuhr verdrängt

werden würde, und zwar um so mehr, als das österreichisch-ungarische Getreide und Mehl, worum es sich hier hauptsächlich handelt, auf den österreichisch-ungarischen Bahnen schon jetzt zu so niedrigen Frachtsätzen befördert wird, daß dort eine weitere Ermäßigung nicht zu erwarten ist.

f) In Berlin.

Berlin hat bezogen:

im Jahre 1885	Weizen t		Roggen t		Mehl t
zu Wasser		11 895		205 002	40 229
mit der Eisenbahn:					
a) aus dem Inlande					
von Ost- u. Westpreußen	509		3 115	4 245	
von Pommern . . .	1 658		2 665	3 476	
von Posen	586		1 940	6 274	
von Schlesien . . .	2 984		50	8 385	
von Brandenburg . .	10 466		6 273	26 871	
sonst	3 304	19 507	1 537	15 580	11 748	60 999
b) aus dem Auslande . .		112		1 198		5 282
im Ganzen		31 514		221 780		106 510
im Jahre 1886						
zu Wasser		5 004		153 078		35 422
mit der Eisenbahn:						
a) aus dem Inlande						
von Ost- u. Westpreußen	448		11 361	3 215		
von Pommern . . .	1 325		10 174	3 179		
von Posen	362		3 735	5 037		
von Schlesien . . .	2 703		206	9 437		
von Brandenburg . .	12 056		11 075	24 467		
sonst	2 496	19 390	4 777	41 328	15 992	61 327
b) aus dem Auslande . .		40		150		5 930
im Ganzen		24 434		194 556		102 679
im Jahre 1887						
zu Wasser		22 687		167 037		57 526
mit der Eisenbahn:						
a) aus dem Inlande						
von Ost- u. Westpreußen	608		8 730	4 313		
von Pommern . . .	1 386		7 713	4 661		
von Posen	265		2 179	5 454		
von Schlesien . . .	1 527		—	6 942		
von Brandenburg . .	12 467		15 921	31 320		
sonst	4 689	20 942	6 857	41 400	25 388	78 078
b) aus dem Auslande . .	—	—	—	—	—	7 541
im Ganzen		43 629		208 437		143 145

Berlin hat bezogen:

im Jahre 1888		Weizen t		Roggen t		Mehl t
zu Wasser		3 382		189 949		57 031
mit der Eisenbahn:						
a) aus dem Inlande						
von Ost- u. Westpreußen	601		11 494		4 867	
von Pommern . . .	950		3 108		4 375	
von Posen	359		4 618		5 070	
von Schlesien . . .	2 863		971		7 029	
von Brandenburg . .	12 448		13 562		34 678	
sonst	1 822	19 043	3 130	36 883	18 076	74 095
b) aus dem Auslande . .		10		27		2 958
im Ganzen		22 435		226 859		134 084
im Jahre 1889						
zu Wasser		17 635*)		169 358*)		—*)
mit der Eisenbahn:						
a) aus dem Inlande						
von Ost- u. Westpreußen	160		2 267		3 205	
von Pommern . . .	1 349		1 102		4 467	
von Posen	247		1 829		4 051	
von Schlesien . . .	2 916		107		10 173	
von Brandenburg . .	14 970		5 745		31 373	
sonst	13 015	32 657	1 020	12 070	17 730	70 999
b) aus dem Auslande . .		—		36		5 187
im Ganzen		50 292		181 464		76 186

Die außerordentlich starke Roggeneinfuhr zu Wasser ist fast ausschließlich russischen Ursprungs, dieselbe ist etwa zu $^1/_6$ bis $^1/_5$ über die Elbhäfen aus Südrußland und zu $^5/_6$ bis $^4/_5$ über Stettin aus dem nördlichen und mittleren Rußland eingegangen. An einer veröffentlichten Feststellung, wieviel von dem eingeführten Roggen deutschen Ursprungs ist, fehlt es auch hier. Doch führen die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin in dem Jahresbericht für 1889 ausdrücklich an, daß von den rund 190 000 t Roggen, die die Berliner Mühlenindustrie verarbeitet habe, nur 6000 t aus dem Inlande, die übrigen aber aus Nord- und Südrußland gestammt hätten.

Da der Berliner Roggenverbrauch des Jahres 1889 von rund

*) Da die Reichsstatistik für den Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen für 1889 noch nicht erschienen war, ist die Einfuhr von Weizen und Roggen auf dem Wasserwege für dieses Jahr dem Jahresbericht der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft für 1889 entnommen. Für die Mehleinfuhr zu Wasser fehlt es daselbst an den erforderlichen Angaben.

190 000 t sich zusammensetzt aus dem Empfange von rund 181 000 t zusätzlich der Verminderung des vorjährigen Lagerbestandes von rund 26 000 t und abzüglich eines Versandes mit der Eisenbahn von rund 14 000 t und eines wahrscheinlichen Versandes zu Wasser von rund 3000 t, so kann Berlin im Jahre 1889 an inländischem Roggen außer den 12 000 t mit der Eisenbahn höchstens 8 bis 10 000 t zu Wasser bezogen haben, die theils aus der Provinz Posen auf dem Friedrich-Wilhelm-Kanal, theils über Stettin aus Ost- und Westpreußen gekommen sind. Die Berliner Zufuhr an inländischem Roggen stammt also nächst Brandenburg vorzugsweise aus Posen und Ost- und Westpreußen, ist aber so unbedeutend, daß sie wenigstens für die letzgenannten Provinzen gar nicht in Betracht kommt. Dasselbe gilt annähernd auch von den Vorjahren, trotzdem in denselben die Zufuhr von inländischem Roggen etwas bedeutender gewesen ist.

Weizen bezieht Berlin zwar vorwiegend aus dem Inlande, der Bedarf daran ist aber verhältnißmäßig so gering, daß der Absatz von Weizen auf dem Berliner Markt nur für die Provinz Brandenburg von einiger Bedeutung ist.

Das Mehl, das Berlin bezieht, ist, besonders soweit es auf dem Wasserwege von den Hafenplätzen kommt, zwar theilweise auch von ausländischem Getreide hergestellt, trotzdem aber überwiegend deutschen Ursprungs und für die östliche Mühlenindustrie, besonders die von Brandenburg und Schlesien, von gewisser Bedeutung, wenn auch die vorzugsweise ausläudisches Getreide verarbeitende Berliner Mühlenindustrie überwiegt.

Hiernach steht fest, daß die Zufuhr nach Berlin an Getreide und Mehl, besonders aber an Roggen, aus dem getreidereichen Osten Deutschlands verhältnismäßig gering ist und zwar sowohl zu Wasser, als auf der Eisenbahn. Dies fällt um so mehr ins Gewicht, als im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, zu dem außer Schlesien der Hauptsache nach das ganze Gebiet östlich von Berlin gehört, schon gegenwärtig ein nach fallender Skala gebildeter, ermäßigter Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate gilt. Derselbe beginnt mit der Entfernung von 45 km und ist bis 449 km niedriger als der hier vorgeschlagene, ermäßigte Normaltarif. Der letztere würde daher im Bezirk der Königl. Eisenbahndirektion Bromberg erst für Entfernungen über 450 km anfangen, Bedeutung zu erhalten. In Wirklichkeit ergiebt auch die Preisberechnung in der Beilage L, daß für die Beförderung von Weizen und Roggen aus dem

östlichen Deutschland nach Berlin die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen der Regel nach und abgesehen von geringen Ausnahmen nicht ausreichen und daher wirkungslos sein würden. Für Mehl fehlt es zwar an der Bekanntgabe von Durchschnittspreisen der entfernteren, über Posen hinausgelegenen Handelsplätze des Ostens, doch dürfte wenigstens annähernd für Mehl dasselbe gelten wie für Getreide.

Der Grund für die geringe Wirksamkeit der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen auf die Erhöhung der Absatzfähigkeit des ostdeutschen Getreides auf dem Berliner Markt liegt in der geographischen Lage von Berlin, seiner geringen Entfernung von der Ost- und Nordsee und der günstigen Wasserverbindung Berlins mit den beiden genannten Meeren, wodurch die Einfuhr von ausländischem Getreide derart erleichtert wird, daß zu einer wirksamen Erhöhung der Absatzfähigkeit des ostdeutschen Getreides auf dem Berliner Markt viel weitgehendere Frachtermäßigungen als die vorgeschlagenen erforderlich sein würden. Die Eisenbahnfrachten würden nicht nur auf die weiteren Entfernungen noch mehr herabzusetzen, sondern im Interesse der Gebiete von Pommern, Brandenburg, Posen und Schlesien auch auf die näheren, vorläufig absichtlich übergangenen Entfernungen bedeutend zu ermäßigen sein. Allgemein und gleichzeitig für alle Artikel und alle Tarifklassen würden sich derartige Frachtermäßigungen ohne Gefährdung der Ertragsfähigkeit der Eisenbahnverwaltung nicht durchführen lassen, weil sie noch weiter gehen würden, als diejenigen, die sich durch Einrechnung der täglichen Ueberschüsse der Frachten über die baaren Auslagen auf Entfernungen von 100 km in die der Frachten für 400 km ergeben, und die vorher*) bereits geprüft und als zu weitgehend bis auf Weiteres zurückgestellt sind.

Eine ausnahmsweise Ermäßigung nur der Getreidefrachtsätze und nur nach Berlin würde für die Ertragsfähigkeit der Eisenbahn zwar ungefährlicher sein, aber entgegen dem Art. 85 der deutschen Reichsverfassung auf eine einseitige Bevorzugung der ostdeutschen Landwirthschaft und des Berliner Markts hinauslaufen und zu Unbilligkeiten im Einzelnen, besonders gegenüber den Ostseeplätzen und zu unnatürlichen Tarifbildungen führen; sie kann daher nur widerrathen werden.

Auch spricht dagegen der natürliche Einfluß des billigen Seeweges auf die Frachtgutbeförderung. Denn je näher ein Absatzgebiet der

*) Siehe S. 31.

Küste liegt, desto mehr wird es von der Seefracht beeinflußt und desto schwieriger ist es auf dem Eisenbahnwege zu gewinnen.

Das natürliche Absatzgebiet für das ostdeutsche Getreide liegt daher nicht auf dem Wege und in der Richtung zur Seeküste wie z. B. von Schlesien und Posen nach Berlin, sondern in umgekehrter Richtung auf dem Wege von der Seeküste fort nach dem Binnenlande, wie auch die Proberechnungen für die Getreidebeförderung nach Süddeutschland, Sachsen und Berlin ergeben. Selbst die Eisenbahnbeförderung parallel der Küste ist gegenüber dem Seewege schwierig, wie z. B. nach Rheinland, und bietet nur ausnahmsweise unter gewissen günstigen Voraussetzungen, wie z. B. nach Westfalen, Aussicht auf einigen Erfolg. Die Ermäßigung der Eisenbahnfrachten in der Richtung nach der Seeküste hat ihre Bedeutung weniger im Wettbewerbe gegen den Seeweg, als im Anschlusse an ihn und zur Gewinnung und Ausnutzung desselben im Interesse des Verkehrs.

Endlich dürfte der ostdeutschen Landwirthschaft vorläufig die Erweiterung ihres Absatzgebiets, soweit sie durch die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen erreichbar ist, genügen und abzuwarten sein, ob sie im Stande sein wird, ihre Produktion der Vergrößerung des Absatzgebiets entsprechend zu erweitern, und welches der Frachtgewinn sein wird, der der Eisenbahn daraus zufällt.

Als Ergebniß der vorstehenden Untersuchung ist anzunehmen, daß mit Hilfe der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen, zumal wenn durch die Ermäßigung der baaren Auslagen in Folge der Verstärkung der Tragkraft der Eisenbahnwagen und der Zugkraft der Lokomotiven eine weitere Ausdehnung derselben ermöglicht werden sollte, im Laufe der nächsten Jahre der jährliche Absatz des ostdeutschen Weizens und Weizenmehls unter der Voraussetzung der zollamtlichen Aufhebung des Identitätsnachweises für die Durchfuhr und der allmählichen Erweiterung des Anbaus von rothem Weizen besonders in den Provinzen Posen und Schlesien schätzungsweise sich erhöhen wird:

nach Süddeutschland und dem Auslande, insbesondere nach England, zusammen mindestens um . 100 000 t
desgleichen nach Sachsen um . . . . . 10 000 t

im Ganzen um 110 000 t,

und daß unter der gleichen Voraussetzung der zollamtlichen Aufhebung des Identitätsnachweises und abgesehen von der Erhöhung des Absatzes des in Berlin aus russischem Roggen hergestellten Mehls die

Vermehrung des jährlichen Absatzes von ostdeutschem Roggen und Roggenmehl betragen wird:

in Süddeutschland	40	bis	50 000 t
in der Rheinprovinz und Westfalen . .	20	bis	25 000 t
in Hannover	10	bis	15 000 t
und in Sachsen, Königreich und Provinz .			5 000 t
im Ganzen	75	bis	95 000 t.

Alles in allem dürfte also an Weizen, Roggen und Mehl für das östliche Deutschland auf eine Vermehrung des Absatzes um annähernd 200 000 t oder um rund 10 % zu rechnen sein.

Bei der außerordentlichen Arbeitsamkeit und Tüchtigkeit der ostdeutschen Landwirthschaft ist mit Sicherheit anzunehmen, daß es ihr in wenigen Jahren gelingen wird, durch Verbesserung des Bodens und der Bodenkultur, insbesondere durch weitere Ausdehnung des Weizenbaues, die landwirthschaftliche Produktion entsprechend zu vermehren und die Erweiterung des Absatzgebiets voll auszunutzen. Der zu erweiternden Vermehrung des Absatzes um 110 000 t Weizen und 75 000 t Roggen würde bei Annahme eines Preises von 170 Mk. für 1 t Weizen und von 120 Mk. für 1 t Roggen eine Zunahme der jährlichen Bruttoeinnahmen der östlichen Landwirthschaft um 27,7 Mill. Mark oder rund um 25 Millionen entsprechen.

Die Vermehrung der Produktion würde zwar eine Vermehrung der einmaligen sowie der laufenden Ausgaben zur Folge haben, die Erweiterung des Absatzgebiets in Folge der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen würde sich aber auch nicht auf Weizen und Roggen beschränken, sondern sich auf alle übrigen Getreidearten und Feldfrüchte, insbesondere auf Gerste und Hafer ausdehnen, die gegenwärtig gleichfalls in großen Mengen vom Auslande eingeführt werden.

Auch die Mehreinnahmen, die die ostdeutsche Landwirthschaft aus den Frachtermäßigungen für die übrigen Erzeugnisse außer für Weizen und Roggen erzielen würde, würden sehr bedeutend sein. Nimmt man an, daß durch sie die Mehrausgaben für die gesammte Mehrproduktion gedeckt werden würden, so ist die Bruttomehreinnahme von 25 Mill. Mark für Weizen und Roggen ein Reingewinn, der bei der Kapitalisirung zu 5 % eine Erhöhung des ostdeutschen Bodenwerths um rund 500 Mill. Mark ergeben würde.

Diese Hilfe würde nach Ausweis der Beilage zum größeren Theil entfallen auf die zu den Wasserwegen ungünstig gelegenen und durch diese Lage benachtheiligten Gebiete, nämlich auf die von der Seeküste

weiter abgelegenen Theile von Ost- und Westpreußen, auf die Provinz Posen und auf die getreidereichen, schlesischen Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz, weniger auf die übrigen ostdeutschen Gebiete, die wie die Provinz Brandenburg aus den vorgeschlagenen, beschränkten Frachtermäßigungen zum Theil nur indirekt durch die Verminderung des Angebots in ihren Absatzgebieten in Folge der Ablenkung des Getreidezuflusses aus den erstgenannten Bezirken Nutzen ziehen würden.

Wenn sich hiernach die Vortheile aus den Frachtermäßigungen auch nicht gleichmäßig vertheilen, so richtet sich die Vertheilung doch wesentlich nach der größeren und geringeren Bedürftigkeit und unterscheidet sich gerade hierdurch vortheilhaft von der Vertheilung anderer künstlicher Hilfsmittel, wie besonders von der des Zollschutzes, der, wie wir vorher*) gesehen haben, gerade der weniger bedürftigen Landwirthschaft von West- und Süddeutschland mehr zu Gute kommt, als der ostdeutschen, die unter dem Eindringen des ausländischen Getreides vorzugsweise leidet.

Die nachgewiesene Hilfe, die von den vorgeschlagenen Frachtermäßigungen für die ostdeutsche Landwirthschaft zu erwarten steht, wird vorläufig für ausreichend erachtet werden können.

Noch wirksamer würde sie sein, wenn gleichzeitig die Artikel Getreide und Mehl aus dem Specialtarif I in eine niedrigere Tarifklasse versetzt werden würden. Eine dahin gehende Forderung ist neuerdings im Frühjahr 1890 im preußischen Abgeordnetenhause gelegentlich vom Grafen Kanitz erhoben und damit begründet worden, daß der Werth der übrigen Artikel des Specialtarifs I ein verhältnißmäßig höherer sei als der von Getreide.

Zugegeben muß werden, daß die Industrieerzeugnisse, besonders die Eisenwaaren, die mit Getreide und Mehl zum Specialtarif I gehören, durchschnittlich erheblich theurer sind als die genannten, landwirthschaftlichen Erzeugnisse. Trotzdem erscheint die gleiche Tarifirung deswegen billig, weil die Versendung von Getreide mit der Eisenbahn sich meist auf eine große Zahl von Versendern und Empfängern vertheilt und auf die einzelne Person der Regel nach nur eine verhältnißmäßig kleine Menge entfällt, während der Versand und Empfang von Industrieerzeugnissen, sowie der dazu erforderlichen Rohmaterialien sich auf eine viel geringere Zahl von Personen vereinigt. Die niedrigere Tarifirung der Industrieerzeugnisse, wie sie auf Grund einer langen

*) Siehe S. 6 und 7.

Reihe von Jahren erprobt ist, ist daher als die mittelbare Bewilligung eines persönlichen Rabatts anzusehen, der in dieser Form die vorher*) geschilderten, üblen Folgen nicht nach sich zieht und daher wohl berechtigt erscheint.

Außerdem würden durch die Versetzung von Getreide und Mehl aus dem Specialtarif I auch nur nach dem Specialtarif II die gegenwärtigen Frachteinnahmen schätzungsweise um 8 bis 10 Millionen Mark vermindert werden, ohne daß in Folge dieser allgemeinen Ermäßigung der Getreidefrachten auf eine nennenswerthe Vermehrung der Getreidetransporte und dadurch auf eine auch nur theilweise Deckung des Frachtausfalls gerechnet werden könnte. Ebenso würde die Versetzung der Industrieerzeugnisse in eine höhere Tarifklasse nicht nur zu einer Schädigung der Industrie und zu einer Verminderung der Transporte, sondern gleichzeitig auch in Folge der letzteren zu bedeutenden Frachtausfällen führen.

Es lassen sich also die Frachtsätze ohne erhebliche Frachtausfälle dem Werth der Frachtgüter kaum mehr als geschehen anpassen. Es erscheint aber nicht richtig, der Eisenbahnverwaltung nur zum Zwecke einer äußerlichen und rein mechanischen Gleichstellung der Frachtgüter bedeutende Frachtausfälle zuzumuthen.

2. Die sonstigen Vortheile der vorgeschlagenen Ermäßigungen der Getreide- und Mehlfrachten.

Außer der ostdeutschen Landwirthschaft würden die vorgeschlagenen Ermäßigungen der Getreide- und Mehltarife durch den Preisdruck, den das ostdeutsche Getreide und Mehl in den ihnen neuerschlossenen Absatzgebieten ausüben würden, daselbst Allen zu Gute kommen, die Getreide verzehren, ohne es selbst zu bauen, das sind vor Allem die Arbeiter in den großen Industriegebieten. Mittelbar aber würde durch die billigere Ernährung der Arbeiter die deutsche Industrie und durch die Vermehrung der Nährkraft des deutschen Grund und Bodens der deutsche Staat als solcher gewinnen.

Endlich würde auch die Eisenbahnverwaltung aus der Vermehrung der Getreide- und Mehltransporte, die von den vorgeschlagenen Frachtermäßigungen zu erwarten stehen, einen bedeutenden Gewinn erzielen. Zwar ist nicht darauf zu rechnen, daß der ganze, neue Absatz von

*) Siehe S. 20 und 21.

rund 180 000 t mit der Eisenbahn befördert werden wird, weil die Wasserfrachten von den ostdeutschen Seeplätzen und nach den wichtigeren Verbrauchsgebieten durch die neuen Frachtsätze nicht unterboten werden würden und die Aufhebung des Identitätsnachweises den Seeplätzen das binnenländische Getreide in verstärktem Maße zuführen müßte.

Doch wenn dem Eisenbahnwege auch nur gegen zwei Drittel des neuen Absatzes = 120 000 t jährlich zufallen sollten, so würde dieser Verkehrszuwachs bei Annahme einer durchschnittlichen Beförderungsstrecke von etwa 700 km eine jährliche Bruttoeinnahme von rund $2^1/_4$ Millionen und nach Abzug der baaren Auslagen von 1,1 Pf. für 1 tkm und 60 Pf. für 1 t einen jährlichen Gewinn von beinahe $1^1/_4$ Million Mark ergeben. Nennenswerthe Frachtausfälle sind nicht zu befürchten und daher auch nicht in Abzug zu bringen.

3. Die Nachtheile der vorgeschlagenen Ermäßigungen der Getreide- und Mehlfrachten.

Diesen Vortheilen stehen aber auch Nachtheile gegenüber, die hier um so weniger übergangen werden dürfen, als gerade der Staatseisenbahnverwaltung, wie wir es vorher*) gesehen haben, die besondere Verpflichtung obliegt, die Eisenbahn nicht nur zur Erzielung von Einnahmen, sondern gleichzeitig auch zur thunlichen Förderung der allgemeinen Landeswohlfahrt zu verwerthen, woraus die weitere Verpflichtung folgt, alle Schädigungen des Einzelnen, auch wenn sie an sich berechtigt wären, zu unterlassen, sofern die allgemeine Landeswohlfahrt darunter leiden könnte.

Der erhöhte Preisdruck, den das ostdeutsche Getreide und Mehl auf die neuen Absatzgebiete ausüben müßten, würde die dortige Landwirthschaft treffen und ihre Einnahmen vermindern. Dieser Nachtheil ist nicht zu leugnen, aber im Grunde nichts anderes, als die Beseitigung der bisherigen, ungerechten Begünstigung der davon betroffenen Landwirthschaft, die gegenwärtig durch die geltenden, hohen und den wirthschaftlichen Gesetzen widersprechenden Getreidetarife thatsächlich vor dem Mitbewerb der östlichen Landwirthschaft geschützt wird. Ein derartiger künstlicher Schutz innerhalb ein und desselben Zollgebiets erscheint an sich nicht berechtigt; in dem vorliegenden Falle ist er aber um so unberechtigter, als er ausgeübt wird auf Kosten des wirthschaftlich schwächeren Theils und zu Gunsten des wirthschaftlich

*) Siehe S. 31.

THE UNIVERSITY

stärkeren und des Auslandes. Denn die Höhe der gegenwärtigen deutschen Getreidetarife kommt nicht nur der süd- und westdeutschen Landwirthschaft, sondern gleichzeitig auch dem ausländischen Getreide zu Gute, das auf den Wasserwegen in Deutschland eindringt und um den Betrag, den die deutsche Eisenbahnfracht auf weite Entfernungen zu hoch ist, in dem Wettbewerb gegen das vorzugsweise auf den Eisenbahnweg angewiesene, ostdeutsche Getreide gestärkt wird. Dieser Zustand dürfte nicht nur die Interessen der ostdeutschen Landwirthschaft und die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung schädigen, sondern ebenso sehr gegen die wirthschaftliche Gerechtigkeit verstoßen, deren Beobachtung von einem staatlichen Betriebe in noch höherem Grade verlangt werden muß als von einem Privatmann. Die Nachtheile aus der Beseitigung desselben können aber den süd- und westdeutschen Landwirthen um so unbedenklicher auferlegt werden, als letztere, wie wir vorher*) gesehen haben, aus den Getreidezöllen einen viel größeren Vortheil ziehen, als die bedürftigeren, ostdeutschen Landwirthe. Hierzu kommt, daß der zu erwartende Druck auf die Weizenpreise von Süddeutschland durch die gleichzeitig vorgeschlagene Aufhebung des Identitätsnachweises und die dadurch bedingte Ablenkung des ostdeutschen Weizens nach dem Auslande erheblich gemildert werden würde, was gerade bei der großen Bedeutung der Weizeneinfuhr nach Süddeutschland sehr ins Gewicht fallen würde.

Die süd- und westdeutsche Landwirthschaft hat hiernach kein Recht zur Beschwerde über die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen.

Dasselbe gilt von der süddeutschen Mühlenindustrie, nachdem einer unbilligen Schädigung derselben dadurch ausreichend vorgebeugt ist, daß für Mehl höhere Frachtsätze als für Getreide in Aussicht genommen sind.

Die mitteldeutsche Landwirthschaft und Müllerei kommt nicht in Frage, da sie von den vorgeschlagenen Frachtermäßigungen in ihren Absatzgebieten wenig oder gar nicht getroffen werden würde.

Die östlichen Seestädte Königsberg und Danzig würden ohne die gleichzeitige Aufhebung des Identitätsnachweises durch die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen einen Theil ihres deutschen Bezugsgebietes verlieren. Diese Schädigung wäre um so empfindlicher, als der Handel der beiden Städte unter der deutschen Zollpolitik und unter der politischen Gestaltung ihres Hinterlandes, insbesondere unter

*) Siehe S. 6 und 7.

der Nähe der russischen Grenze und den gerade mit dieser Grenze verbundenen, außergewöhnlichen Verkehrserschwerungen schon jetzt leidet. Durch die gleichzeitige Aufhebung des Identitätsnachweises würde die Schädigung der beiden Städte theils vermieden, theils in Folge der dadurch bedingten, anderweitigen Stärkung ihres Handels mehr ausgeglichen werden.

Sodann hätten die binnenländischen Zwischenhandelsplätze von den neuen Getreidetarifen nach fallender Skala den theilweisen Verlust ihres bisherigen Zwischenhandels zu erwarten, weil in Folge der Bildung der Frachtsätze nach fallender Skala die Eisenbahnfracht von der Produktionsstelle bis zum Zwischenhandelsplatz und von da bis zur Verbrauchsstelle erheblich theurer sein würde als die direkte Fracht von der Produktions- bis zur Verbrauchsstelle. Aus Achtung vor bestehenden Zuständen und da die wirthschaftliche Berechtigung und Nützlichkeit des Zwischenhandels in gewissen Grenzen nicht zu bestreiten ist, dürfte den Handelsplätzen mit einem namhaften Getreidehandel, wie z. B. Breslau, Liegnitz, Posen, Bromberg, Thorn, Danzig und Königsberg, ausnahmsweise bei der Weiterversendung des Getreides auf der Eisenbahn mit einem Zuschlage in Höhe der baaren Auslagen für die Abfertigung auf dem zwischenliegenden Bahnhofe von 60 Pf. für 1 t dieselbe Fracht zu berechnen sein, als wenn das Getreide von der Produktionsstelle direkt und ohne Unterbrechung nach der Verbrauchs- oder Empfangsstelle gesandt wäre. Liegt der Zwischenhandelsplatz auf einer Umwegsstrecke, so würde der Umweg bei der Berechnung der direkten Fracht voll eingerechnet werden müssen.

Von dem Identitätsnachweise, wie er bei dieser Einrichtung, der sogenannten Reexpedition, vielfach von den Eisenbahnverwaltungen zur Bedingung gemacht wird, würde auch hier wie für das Zolldurchgangsgetreide abzusehen sein. Eine gleiche Einrichtung ohne Identitätsnachweis besteht seit einer Reihe von Jahren in Königsberg i. Pr. für Flachs und Hanf und hat sich in jeder Beziehung vortrefflich bewährt.

Endlich ist wiederholt gegen die Ermäßigung der Getreidefrachten geltend gemacht worden, daß dieselben gleichzeitig auch dem russischen Getreide zu Gute kommen würden und dadurch geeignet wären, die Wirkung der Getreidezölle entgegen der Absicht der deutschen Regierungen abzuschwächen.

Gegen diesen Einwand muß als wirthschaftlich unrichtig und ungerecht nachdrücklich Widerspruch erhoben werden.

Ist es vorstehend gelungen, die Fehlerhaftigkeit des bestehenden Tarifsystems und die Berechtigung und Nothwendigkeit der Ermäßigung der Getreidefrachten auf weitere Entfernungen nachzuweisen, und würde trotzdem von der Einführung der ermäßigten Tarife nur im Schutzzollinteresse abgesehen werden, so würde hierin eine Schutzzollmaßregel liegen, durch die in Wirklichkeit nur die süd- und westdeutsche Landwirthschaft geschützt, die ostdeutsche aber geschädigt werden würde. Eine derartige einseitige und ungerechte Schutzzollmaßregel wäre nicht zu rechtfertigen. Die Zollgesetzgebung ist von der Eisenbahnverwaltung nur insoweit zu berücksichtigen, daß letztere nicht Ausnahmetarife zu Gunsten des Auslandes einführt und dadurch dem beabsichtigten Zollschutz direkt entgegenwirkt. Abgesehen hiervon sind die Eisenbahntarife nur nach wirthschaftlichen Rücksichten und Regeln und nur nach den Interessen des Inlandes zu bemessen. Sollten durch die hiernach getroffenen Tarifmaßregeln der bestehende Zollschutz zufällig ungebührlich abgeschwächt werden, so würden nicht die Frachtsätze, sondern die Zollsätze entsprechend zu ändern sein. Andernfalls würde man zu einer Vermengung der Eisenbahntarif- und der Zollpolitik gelangen, die, wie das Beispiel von dem ostdeutschen Getreide beweist, zu einseitigen und willkürlichen Bevorzugungen und Benachtheiligungen einzelner Theile des gemeinsamen Zollgebiets führen müßte und daher verwerflich ist.

Außerdem ist der erhobene Einwand auch thatsächlich nicht zutreffend. Denn nach den mitgetheilten Angaben der Reichsstatistik steht es fest, daß das russische Getreide schon gegenwärtig auch ohne die Ermäßigung der deutschen Frachten mit Hilfe der Wasserwege und der niedrigen Getreidetarife der russischen Eisenbahnen bis zu den Häfen die süd- und westdeutschen Getreidemärkte sowie den Berliner Markt beherrscht. Das russische Getreide würde daher von den vorgeschlagenen Frachtermäßigungen nur Vortheil haben, wenn durch dieselben der Seeweg unterboten werden würde, was nicht anzunehmen ist. Denn, wie die Beilage L ergiebt, wird der russische Weizen in Danzig auf dem Eisenbahnwege auch bei Anwendung der ermäßigten Frachten in Süddeutschland nicht absatzfähig, während er schon jetzt von Danzig auf dem Seewege thatsächlich nach Mannheim befördert und daselbst abgesetzt wird. Der Seeweg von Danzig muß hiernach mindestens um den Unterschied zwischen der ermäßigten Fracht und dem in der Beilage L berechneten Preisüberschuß von Mannheim, das ist bis zu 119 Mk für 10 000 kg billiger sein als die ermäßigte Fracht. Dieser Unterschied ist aber so groß, daß er nicht ausgeglichen werden

würde, auch wenn das russische Getreide auf dem nächsten Wege von der Grenze nach Süddeutschland befördert werden sollte.

Was für Mannheim gilt, gilt aber in noch höherem Grade für Rheinland und Westfalen, und was für Danzig zutreffend ist, trifft annähernd auch für Königsberg zu.

Was endlich den Berliner Getreidemarkt anbetrifft, so ist die geltende Fracht von Alexandrowo als dem westlichsten, russischen Eisenbahnübergange nach Berlin schon jetzt niedriger als die vorgeschlagene Frachtermäßigung, eine Erleichterung der russischen Zufuhr nach Berlin durch letztere kommt also nicht in Frage.

Der Vortheil, den das russische Getreide aus der vorgeschlagenen Frachtermäßigung ziehen könnte, würde sich also wesentlich auf die Erweiterung des Absatzes von Roggenmehl beschränken, das von den Berliner Mühlen aus russischem Roggen hergestellt wird. Dieser Vortheil, der noch dazu in erster Linie der Berliner Müllerei zu Gute käme, ist aber so unbedeutend gegenüber der Hebung der ostdeutschen Landwirthschaft, wie sie von den vorgeschlagenen Frachtermäßigungen zu erwarten steht, daß er dem russischen Roggen ohne irgend welche Gegenmaßregel zu überlassen wäre.

Hiernach dürften die Bedenken, die gegen die Ermäßigung der Getreidefrachten erhoben werden könnten, von keiner Bedeutung und nicht geeignet sein, um die Durchführung derselben irgend wie in Frage zu stellen.

4. Die Vortheile der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen für die übrigen Artikel.

Aehnlich günstig wie die Ermäßigung der Getreidetarife würden auch die vorgeschlagenen Ermäßigungen der für die übrigen Güter geltenden Frachtsätze wirken. Durch die Erweiterung und Erleichterung des Absatzes und des Bezuges von Gütern aller Art auf weite Entfernungen, wie sie eine nothwendige Folge der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen wäre, würden die Industrie, der Handel und der Verkehr auf allen Gebieten im ganzen Bezirk des preußischen Staatseisenbahnnetzes gehoben werden. Gleichzeitig würden die Eisenbahn und ihre kostspieligen Anlagen und Einrichtungen durch die zu erwartende Zunahme des Verkehrs in erhöhter Weise ausgenutzt und sowohl die Roheinnahmen, als der Reingewinn gesteigert werden. Denn wie dies vorher für Getreide nachgewiesen ist, würden auch die übrigen Artikel, auf Entfernungen über 300 km, fast ohne Ausnahme Mehreinnahmen

bringen. Frachtausfälle von einiger Bedeutung würden voraussichtlich nur beim Kohlenverkehr von Oberschlesien nach Berlin und beim Eierverkehr von Galizien nach Hamburg entstehen. Die ersteren würden bei einer Ermäßigung von etwa 0,9 Mk. für 1 t rund 850 000 Mk. und die letzteren rund 700 000 Mk jährlich betragen. Beide Ausfälle würden aber, wie mit Sicherheit anzunehmen ist, sofort durch die Vermehrung des Kohlen und Eierverkehrs theils nach Berlin und Hamburg, theils nach anderen Absatzgebieten mehr als gedeckt werden. Sodann würde die Zahl der Ausnahmetarife und der mit diesen nothwendig verbundenen, wirthschaftlichen Bevorzugungen einzelner Gebiete und Erwerbs-Zweige erheblich vermindert, überhaupt die nachgewiesene, wirthschaftliche Ungerechtigkeit des geltenden Tarifsystems, unter der neben dem Osten auch die westlichen Industriegebiete leiden, theils beseitigt, theils gemildert oder eingeschränkt werden.

Besonderes Gewicht ist endlich noch darauf zu legen, daß die vorgeschlagene Tarifreform, die absichtlich vorläufig in enge Grenzen gehalten ist, je nach dem Bedürfniß des Verkehrs und nach dem Stande der Einnahmen allmählich fortgesetzt werden kann und eine bestimmte und angemessene Form für weitere, allgemeine Frachtermäßigungen bietet.

Nach dem gegenwärtigen Tarifsystem müßten durch eine allgemeine Frachtermäßigung, um wirksam zu sein, neben den zu hohen Frachten auch vielfach solche ermäßigt werden, die schon jetzt ausreichen, was zu großen Frachtausfällen führen und die Ertragsfähigkeit der Eisenbahnen gefährden würde. Diese Eigenthümlichkeit des jetzigen Systems ist der Grund, daß Frachtermäßigungen bisher nur im Wege der Ausnahmetarifirung bewilligt worden, und daß die normalen Tarife seit dem Bestehen des jetzigen Systems, d. h. seit mehr als 12 Jahren unverändert geblieben sind, während sich in dieser Zeit die Verhältnisse auf verwandten Gebieten meist durchgreifend geändert, und z. B. die Seefrachten um 50% und mehr ermäßigt haben. Daß die geschilderte Starrheit und Unbeweglichkeit des alten Systems dem neuen, hier vorgeschlagenen fehlt, dürfte ein weiterer, wichtiger Vorzug des Letzteren sein.

5. Die Nachtheile der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen für die übrigen Artikel.

Gegen die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen könnte eingewendet werden,

daß sie die an sich schon überlegenen, westlichen Industriegebiete Deutschlands zu sehr stärken und den Mitbewerb der

schwächeren, östlichen Gewerbe noch mehr erschweren, den Zwischenhandel und die Schifffahrt schädigen, die Begehrlichkeit der Interessenten wecken und leicht zu schrankenloser Ausnutzung der öffentlichen Eisenbahnanlagen im Privatinteresse Einzelner führen und schließlich in ihrem gegenwärtigen Umfange doch nicht genügen würden.

Von diesen Einwänden hat der in Betreff der Schädigung des Zwischenhandels eine gewisse wirthschaftliche Berechtigung und zwar hauptsächlich für den binnenländischen Zwischenhandel, da die Seehandelsplätze und die Seeschifffahrt durch die billigere Zu- und Abfuhr der Güter auf der Eisenbahn fast ebensoviel gewinnen, als sie durch den verstärkten Mitbewerb der Eisenbahn auf weitere Entfernung verlieren würden. Seestädte mit ungenügender Wasserverbindung nach dem Binnenlande wie z. B. Bremen würden von den Frachtermäßigungen sogar überwiegend Vortheil haben. Dem Zwischenhandel aber würde und zwar ohne Unterscheidung zwischen dem der Binnenstädte und dem der Seehafenplätze durch die schon für den Getreideverkehr vorgeschlagene Einrichtung der Reexpedition nach Bedürfniß und ausreichend geholfen werden können, während die Flußschifffahrt, wenn sie auch die hochwerthigen, ihrer ganzen Natur nach nicht auf den Wasserweg gehörigen Güter zum Theil verlieren sollte, mit der fortgesetzten und sehr kostspieligen Fürsorge des Staats für die Herstellung und Verbesserung der binnenländischen Wasserverbindung mehr als abgefunden sein dürfte.

Außerdem beruht der Seehandel und der Seeverkehr so sehr auf dem freien Wettbewerb, daß die Kaufleute und Rheder der Seestädte gegen eine Ermäßigung der Eisenbahnfrachten innerhalb verständiger, wirthschaftlicher Grenzen nicht wohl Widerspruch erheben könnten, zumal der ganzen Tarifreform nirgend die Absicht zu Grunde liegt, dem Wasserwege Transporte zu entziehen, sondern nur den Güteraustausch unter Beobachtung der allgemein giltigen, wirthschaftlichen Regeln zu erleichtern.

Noch weniger begründet erscheinen die übrigen der angeführten Einwendungen.

Die günstigen Wirkungen der vorgeschlagenen Frachtermäßigungen auf die östliche Landwirthschaft und die östliche Mühlenindustrie sind bereits nachgewiesen.

In Betreff der übrigen Industriezweige muß man unterscheiden zwischen solchen, für die im Osten nach der natürlichen Gestaltung der

Dinge daselbst bereits wichtige, thatsächliche Voraussetzungen vorhanden sind, und solchen, denen letztere fehlen.

Jene werden durch den gegenwärtigen Stand der Eisenbahntarife an ihrer natürlichen Entwicklung theilweise gehindert und würden durch die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen nicht verlieren, sondern gewinnen. Ohne näheren Nachweis kann dies als selbstverständlich gelten für die oberschlesische Montan- und Eisenindustrie, die in Ermangelung geeigneter Wasserwege an der Ermäßigung der Eisenbahnfrachten fast noch ein größeres Interesse hat als z. B. die rheinisch-westfälische.

In den übrigen industriearmen Gebieten des Ostens sind als naturgemäße Industriezweige neben der Landwirthschaft und deren Nebengewerben besonders zu nennen die Holzindustrie und die Leinen-Spinnerei und Weberei.

In Ost- und Westpreußen sind wesentliche Voraussetzungen für die Entwicklung einer gesunden und wichtigen Bauholzindustrie, bestehend in billigen Hölzern und billigen Arbeitskräften, vorhanden, nützen aber nichts wegen der theuren Eisenbahnbeförderung, auf die die zum Hausbau fertig hergestellte Hölzer ausschließlich angewiesen sind, da die Benutzung des billigeren Wasserweges zu langwierig ist. Der Osten liefert daher nach dem Westen vorzugsweise nur rohes, unbearbeitetes oder einfach geschnittenes Holz, das anders wie das fertig hergerichtete den langwierigen, aber billigen Wasserweg verträgt.

Der Unterschied zwischen der theueren Eisenbahnfracht und der billigen See- und Wasserfracht auf die weite Entfernung von Ost- und Westpreußen bis nach Berlin und darüber hinaus ist nämlich so groß, daß er durch die billigere Arbeit des Ostens nicht ausgeglichen werden kann.

Durch die Einführung geeigneter Ermäßigungen der Eisenbahnfrachten würde ein richtigeres Verhältnis zwischen den Kosten der Beförderung von rohen und von fertig zugerichteten Hölzern erreicht und die Errichtung von großen Bauplätzen im Osten ermöglicht werden, die im Stande wären, zu den Bauten in den großen, westlicher gelegenen Städten das fertige Holz zu liefern. Leider würden die vorgeschlagenen Ermäßigungen wenigstens im Verkehr nach Berlin auf 500 bis 600 km und für den hier anzuwendenden Specialtarif II nur 43 bis 95 Mk. für eine Wagenladung von 10 000 kg betragen und daher bei der Wichtigkeit von Berlin für diesen Industriezweig zur gedeihlichen Entwicklung desselben noch nicht ausreichen.

Aehnlich steht es mit der Leinen-Spinnerei und Weberei. Ostpreußen ist fast das einzige Gebiet in Deutschland, das noch einen größeren Flachsbau besitzt. Außerdem liegt es den großen, russischen Flachs- und Hanfgebieten, von wo die deutsche Leinenindustrie in Schlesien und Westfalen, sowie die belgische und französische fast sämmtliches Rohmaterial an Flachs und Hanf bezieht, weitaus am nächsten. Auch besteht in Königsberg i. P. ein bedeutender Zwischenhandel für Flachs und Hanf. Trotzdem giebt es in ganz Ostpreußen nur eine einzige Spinnerei in Insterburg, und diese ist nicht im Stande, den Wettbewerb mit den westlicheren Spinnereien wirksam aufzunehmen, weil auch hier wie beim Holz der Unterschied zwischen den Frachtsätzen für das Rohmaterial und das Fabrikat zu groß ist.

Da nämlich die billige Beförderung von Flachs und Hanf auf dem Seewege von den russischen Häfen vorzugsweise nur der belgischen und französischen Leinenindustrie zu Gute kommt und sowohl der deutschen Leinenindustrie als den deutschen Bahnen nachtheilig ist, so hat die preußische Staatseisenbahnverwaltung vor längerer Zeit im Interesse der westfälischen und schlesischen Industrie und um die Flachstransporte dem Eisenbahnwege zu erhalten, die Flachs- und Hanftarife auf weitere Entfernungen von den Sätzen des Specialtarifs II auf diejenigen des Specialtarifs III ermäßigt. Dagegen hat sie den Antrag der Insterburger Spinnerei, dementsprechend auch die Fracht für Garne, die zur Klasse B gehören, zu ermäßigen, abgewiesen, um sie nicht vor den schlesischen und westfälischen Spinnereien zu bevorzugen, und dadurch jede Entwicklung der Spinnerei in Ostpreußen unmöglich gemacht.

Nach den geltenden Tarifen bezahlen die aus Flachs hergestellten Garne annähernd das Doppelte an Fracht wie Flachs, während von dem Flachs bei seiner Verarbeitung zu Garn durchschnittlich nur etwa $^1/_3$ verloren geht. Da außerdem die Fracht von den Spinnereien zu den Webereien in Schlesien und Westfalen wegen der großen Nähe der Fabriken sehr gering ist, ist es erklärlich, daß der Unterschied zwischen der Fracht für Flachs und Garn zu groß ist und den Mitterwerb der Insterburger Spinnerei auf den großen schlesischen und westfälischen Garnmärkten ausschließt. Durch die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen würde aber der Unterschied zwischen der Garn- und Flachsfracht derart verringert werden, daß die Insterburger Spinnerei und damit ganz Ostpreußen auf dem schlesischen Garnmarkt wenigstens annähernd absatzfähig werden würde.

Selbst der Maschinenbau, der in den östlichen Gebieten ohne Montanindustrie noch am ehesten unter dem durch die Frachtermäßigungen verstärkten Mitbewerb der Eisenindustriebezirke leiden könnte, würde durch die Frachtermäßigungen in Folge des billigeren Bezugs des zu erwartenden Eisens mehr gewinnen als verlieren.

Hiernach hätten einen wesentlichen und dauernden Nachtheil aus der vorgeschlagenen Tarifreform nur die künstlich geschaffenen Industriezweige und Unternehmungen zu befürchten, die des Schutzes durch hohe, das richtige, wirthschaftliche Maß übersteigende Eisenbahnfrachten gegen die günstiger gestellten Industriebezirke bedürfen.

Derartige Industriezweige giebt es aber in Deutschland nicht, weder im Osten noch im Westen, und die wenigen einzelnen Unternehmungen, die dahin zu rechnen wären, könnten zu Grunde gehen, ohne daß der Eisenbahntarifreform aus ihrer Mitwirkung hieran ein Vorwurf zu machen wäre. Die Entstehung derartiger Unternehmungen zu erschweren, würde sogar ein weiterer Vorzug der Tarifreform sein.

Der zu weitgehenden Begehrlichkeit der Interessenten kann die Eisenbahnverwaltung leicht durch die Berufung auf die wirthschaftliche Gerechtigkeit begegnen; ist letztere neben der Erhaltung der Ertragsfähigkeit der Eisenbahn auf der einen Seite und ihrer thunlichsten Ausnutzung und Verwerthung im allgemeinen Interesse durch Gewährung der irgend zulässigen Frachtermäßigungen und Erleichterungen auf der anderen Seite gewahrt, so kann es der preußischen Staatseisenbahnverwaltung nicht schwer fallen, die Ansprüche einzelner Personen und Erwerbszweige auf einseitige und ungerechte Begünstigungen zurückzuweisen. Solange aber das geltende Tarifsystem so sehr gegen die wirthschaftliche Gerechtigkeit verstößt, daß es z. B. den Absatz von ostdeutschem Getreide auf weitere Entfernungen durch zu hohe, das wirthschaftliche Maß überschreitende Frachtsätze verhindert und auf diese Weise innerhalb des Zollgebiets wie ein Schutzzoll zum Nachtheil der wirthschaftlich schwächeren, ostdeutschen Landwirthe und der Eisenbahnverwaltung und zum Vortheil des wirthschaftlich stärkeren übrigen Deutschlands und des Auslandes wirkt, ist der Ansturm der ostdeutschen Landwirthe gegen dasselbe voll berechtigt und keine Begehrlichkeit, wenn auch die bisher gestellten Forderungen theilweise zu weit gegangen sein und nicht immer das Richtige getroffen haben mögen.

Endlich muß zugegeben werden, daß auch die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen vielfach für das vorhandene Bedürfniß noch nicht ausreichend sein würden. Zum großen Theil ist dieser voraussichtliche

Mindererfolg auf die Vorsicht zurückzuführen, mit der hier die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen abgewogen und bemessen sind. Diese Vorsicht ist im Interesse der Ertragsfähigkeit der Eisenbahnverwaltung, die unter keinen Umständen gefährdet werden darf, dringend geboten. Sobald dagegen die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen sich bewähren und wie zu erwarten steht, zu namhaften Mehreinnahmen führen sollten, würde dem weiteren Bedürfniß nach Frachtermäßigungen durch die allmähliche Ausdehnung der Reform zu genügen sein.

Aber auch dann wird es noch Ansprüche geben, die nicht befriedigt wären und trotzdem nach Würdigung aller thatsächlichen Verhältnisse berechtigt erscheinen.

Bisher ist derartigen Ansprüchen durch die Bewilligung von Ausnahmetarifen genügt worden, und dieses Mittel wird auch ferner angewendet werden müssen, nur daß Zahl und Umfang der Ausnahmetarife sich erheblich verringern wird. Ein Tarifsystem zu finden, daß allen berechtigten Ansprüchen genügt, ist bei der großen Verschiedenheit und dem ständigen Wechsel der thatsächlichen Verhältnisse, nach denen die wirthschaftliche Gerechtigkeit abzumessen ist, nicht möglich.

Vorläufig würden daher alle bestehenden Ausnahmetarife, die niedriger sind als die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen beizubehalten und, soweit die thatsächlichen Verhältnisse es rechtfertigen, gelegentlich sogar auszudehnen sein.

Besonders handelt es sich hier um die Kohlentarife nach den großen Seestädten und zur Ausfuhr über diese ins Ausland, die bisher zum erfolgreichen Wettbewerb mit der englischen Kohle vielfach noch nicht ausreichen.

Zu berücksichtigen ist, daß es sich um Transporte einer inländischen Industrie handelt, die ohne die Ermäßigung der Frachten unterbleiben und der Eisenbahn verloren gehen würden, daß die ausländischen, englischen Kohlen anders wie die einheimischen, nicht auf den Eisenbahnweg angewiesen sind, sondern nur auf dem Wasserwege eingeführt und weiter in das Inland versandt werden und daher der Eisenbahn keine Transporte und Einnahmen bringen; ferner, daß bei den großen Massen, deren Absatz hier in Frage kommt, und bei der weiten Entfernung der deutschen Kohlengruben von den Seestädten ein geringer Ueberschuß für das Tonnenkilometer über die baaren Auslagen genügt, um einen bedeutenden, in's Gewicht fallenden Gewinn zu erzielen und den Reingewinn der Eisenbahnverwaltung wesentlich zu erhöhen, und daß die baaren Auslagen, wie sie hier durchschnittlich

berechnet sind, sich durch die Vermehrung der Tragkraft der Wagen und der Zugkraft der Lokomotiven und sonstige geeignete Mittel noch weiter verringern lassen. Auf Grund der angeführten Verhältnisse muß man zu dem Schlusse kommen, daß die Eisenbahnverwaltung für keinen Verkehr mit den Frachten so weit herabgehen und sich mit einem so kleinen Ueberschuß über die baaren Auslagen begnügen kann wie im Kohlenverkehr nach den Seeplätzen und zur Ausfuhr über dieselben ins Ausland. Doch würde daran festzuhalten sein, daß im Wettbewerbe der einheimischen Kohlengruben gegen die englische Kohle von der Eisenbahnverwaltung immer nur eine Beihilfe zu leisten, die Hauptleistung dagegen von den Kohlengruben selbst durch entsprechende Ermäßigung der Kohlenpreise zu übernehmen wäre. Dies wäre im Voraus durch geeignete Maßregeln, wie z. B. durch die Bedingung sicher zu stellen sein, daß die ermäßigten Frachten nur bei einem bestimmten jährlichen Absatz des ganzen Kohlenreviers nach den einzelnen Seeplätzen zu bewilligen wären.

Nachdem vorstehend thunlichst alle Bedenken, die gegen die vorgeschlagene, allgemeine Tarifreform erhoben werden könnten, gewissenhaft geprüft und erörtert worden, ist der Schluß berechtigt, daß keines dieser Bedenken von durchschlagender Bedeutung ist, und daß die Nachtheile, die aus der Tarifreform entstehen könnten, bei einiger Rücksichtnahme auf die bestehenden Verhältnisse, wie sie von der Staatseisenbahnverwaltung zu beobachten ist, sehr gering sein und gegenüber den großen Vortheilen, die für die allgemeine Hebung von Handel, Gewerbe und Verkehr zu erwarten stehen, nicht in Betracht kommen würden.

Schluß.

Allgemeine Annahme und schleunige Durchführung der Tarifreform.

Hiermit dürfte die am Eingange der Arbeit gestellte Aufgabe, unter Wahrung der wirthschaftlichen Gerechtigkeit und der Ertragsfähigkeit der Eisenbahnverwaltung eine allgemeine Tarifreform vorzuschlagen, durch die sowohl der ostdeutschen Landwirthschaft geholfen, als auch Handel, Gewerbe und Verkehr im ganzen Gebiet des preußischen Staatseisenbahnnetzes gehoben werden sollten, gelöst sein.

Möchte es dem Verfasser gelungen sein, alle Betheiligten, besonders auch die staatlichen Organe und diejenigen wirthschaftlichen Kreise, die

möglicherweise von der Durchführung der vorgeschlagenen Tarifreform Nachtheile zu erwarten haben, von der wirthschaftlichen Gerechtigkeit und Nothwendigkeit der letzteren zu überzeugen.

Alsdann würde aber auch keine Zeit zu verlieren, sondern die Reform der Eisenbahngütertarife in der vorgeschlagenen oder in einer verbesserten Form sofort durchzuführen sein, um der täglichen und fortgesetzten Schädigung der deutschen Arbeit und des deutschen Wohlstandes durch die nachgewiesenen Fehler in dem geltenden Tarifsystem so schnell als möglich ein Ende zu machen.

Zusammenstellung

der

Erndte-Ergebnisse in den Provinzen Ost- und Westpreußen, Brandenburg, Pommern, Posen und Schlesien, sowie der Durchschnittspreise für Weizen und Roggen auf den Haupthandelsplätzen in den Jahren 1879/80 bis 1888/89.

Anmerkung 1. Die Durchschnittspreise umfassen den Zeitraum vom 1. September des einen bis dahin des anderen Jahres.

2. Die Nachrichten des Kaiserl. statistischen Amtes beginnen erst mit dem Jahre 1880; das erste Jahr enthält noch die Erndte-Ergebnisse des Vorjahres (1879) in Bezug auf Getreide.

Ergebnisse in den Jahren	Weizen							Rogge		
	in den Provinzen:						Zusammen	in de		
	Ostpreußen	Westpreußen	Brandenburg	Pommern	Posen	Schlesien		Ostpreußen	Westpreußen	Brandenburg
	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
1879/80	85 047	100 211	50 733	64 585	96 113	183 401	580 090	334 804	317 307	458 61
1880/81	86 380	81 421	60 848	77 923	88 246	175 511	570 329	283 176	219 158	300 01
1881/82	74 999	78 062	53 347	60 407	78 304	165 181	410 300	303 185	268 883	446 07
1882/83	94 753	103 492	63 908	75 107	92 068	191 767	621 095	368 285	315 081	529 48
1883/84	88 585	83 608	55 961	64 406	82 999	177 981	553 540	330 564	269 030	499 74
1884/85	83 481	95 026	60 188	76 333	90 912	200 399	606 339	322 641	298 271	462 08
1885/86	88 833	101 279	62 949	79 574	93 529	214 902	641 066	293 484	297 643	462 99
1886 87	97 590	108 941	68 276	82 140	96 008	204 497	657 452	338 607	310 803	514 45
1887/88	116 210	116 481	73 522	89 904	103 008	216 904	716 029	373 066	303 105	530 40
1888/89	92 200	94 501	70 023	77 376	102 670	238 816	675 586	328 894	281 025	475 85
gegen 1880/81										
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
1886/87	+ 13,0	33,8	12,2	5,4	8,8	16,5	15,3	+ 19,6	41,8	71,
1888/89	+ 6,7	16,1	15,1	− 0,7	+ 16,3	36,1	18,5	+ 16,2	28,2	58,

	Versteuerte Rübenmengen							Durchschnittspreise fü		
	in den Provinzen:						Zusammen	in den Handels		
	Ostpreußen	Westpreußen	Brandenburg	Pommern	Posen	Schlesien		Berlin	Danzig	Königsberg
	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
1880/81	—	91 529	158 265	56 746	77 656	763 980	1 148 176	211,96	—	201,
1881/82	—	151 010	153 956	53 568	167 474	917 627	1 443 635	222,65	—	210,
1882/83	22 597	230 236	155 733	65 016	316 410	1 307 926	2 097 918	184,62	—	180,
1883/84	51 160	371 171	220 260	101 075	435 678	1 290 995	2 470 339	172,16	—	172,
1884/85	41 202	415 131	296 230	178 066	466 075	1 355 186	2 751 890	160,23	—	157,
1885/86	27 663	390 323	154 321	148 296	372 178	891 731	2 184 512	151,23	—	153,
1886/87	36 984	467 187	156 375	151 635	478 033	1 107 686	2 397 900	163,90	—	160,
1887/88	45 321	431 085	133 343	312 282	387 488	762 514	2 072 033	162,54	—	153,
1888/89	33 879	372 663	157 994	157 302	477 533	1 024 657	2 224 028	186,15	—	176,
gegen 1880/81										
	%	%	%	%	%	%	%	%		%
1886/87	+ —	410,4	− 1,2	+ 167,2	515,6	45,0	108,8	− 22,7	—	20,
1888/89	+ —	307,2	− 0,2	+ 177,2	514,9	34,1	93,7	− 12,1	—	12,

rovinzen:				Ueberhaupt Getreide, einschließlich Gerste, Hafer, Spelz, Einkorn und Buchweizen, ausschließlich Hülsenfrüchte						
				in den Provinzen:						
Pommern	Posen	Schlesien	Zusammen	Ostpreußen	Westpreußen	Brandenburg	Pommern	Posen	Schlesien	Zusammen
t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
21 698	403 559	334 804	2 170 789	713 686	610 788	776 227	658 947	683 685	1 030 560	4 476 893
16 044	278 005	447 961	1 844 354	643 054	478 504	612 247	677 656	537 841	1 126 456	4 075 758
08 399	368 384	542 904	2 237 825	682 786	546 553	763 609	656 719	625 974	1 236 539	4 512 180
65 883	410 352	576 755	2 565 837	776 198	631 103	877 098	749 783	688 509	1 342 555	5 065 246
10 789	366 707	481 706	2 258 540	706 740	545 513	773 670	620 879	617 207	1 167 820	4 431 829
38 793	391 626	524 212	2 337 639	669 637	594 652	788 780	691 301	659 062	1 260 892	4 664 324
31 878	400 255	543 980	2 360 234	640 961	606 029	788 457	734 617	664 824	1 287 218	4 722 106
78 843	414 101	526 257	2 483 070	756 608	648 356	874 867	764 767 42)	706 558	1 329 560	5 080 710 42)
76 963	426 853	559 678	2.570 070	817 507	653 653	893 043	779 676)	727 412	1 362 300	5 233 591)
30 422	441 915	551 184	2 409 294	729 336	587 033	828 178	722 863	748 960	1 376 631	4 993 001
%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
19,9	48,9	17,5	34,6	+ 17,7	35,5	42,9	12,9	31,4	18,0	24,7
4,5	58,9	23,0	30,6	+ 13,4	22,7	35,3	6,7	39,3	22,2	22,5

Beizen à 1000 kg				Durchschnittspreise für Roggen à 1000 kg						
lätzen:				in den Handelsplätzen:						
Posen	Stettin	Breslau	Gesammt-Durchschnitt	Berlin	Danzig	Königsberg	Posen	Stettin	Breslau	Gesammt-Durchschnitt
t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
202,03	211,85	199,85	205,36	202,10	196,01	188,35	197,44	198,50	205,63	198,01
213,27	222,44	211,93	216,19	168,24	157,47	153,17	160,34	164,32	160,25	160,63
171,78	185,54	151,69	174,86	141,87	129,36	127,27	132,37	138,39	137,92	134,53
175,64	178,71	164,73	172,78	146,08	145,07	135,48	139,83	141,77	149,85	143,01
156,64	159,05	147,93	156,25	142,93	132,33	131,52	129,61	140,08	139,46	135,99
149,11	152,40	138,68	148,92	131,81	123,23	122,04	121,43	128,16	130,50	126,20
158,30	166,26	151,77	160,18	125,40	112,37	109,02	116,94	122,44	125,88	118,68
159,63	165,51	157,16	159,99	120,84	111,56	103,19	106,90	118,09	118,42	113,17
174,03	184,10	172,05	178,61	151,82	145,83	138,33	138,88	149,10	148,04	145,33
%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
21,6	21,5	24,1	22,0	38,0	42,7	42,1	40,8	38,3	38,8	40,1
13,9	13,1	13,9	13,0	24,9	25,5	26,6	29,7	24,9	28,0	26,6

Beilage B1.

Die baaren Auslagen für die Güterabfertigung oder den sogenannten Bahnhofsdienst auf dem preußischen Staatseisenbahnnetz von 1885/86 bis 1888/89.

1888/89.

Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von eigenen und fremden Locomotiven im preußischen Staatsbahnbereich überhaupt geleistet:

9 468 235 Rangirstunden (vergl. Tabelle 17 der Reichsstatistik).

Befördert wurden (lt. Tabelle 22 bezw. Tabelle 23 Spalte 17—174.

5 950 709 765 tkm*)	im Pers.-Verkehr =	51 745 300 t**)
24 254 730 "	" Gep.-Verkehr =	261 775 "
14 676 968 082 "	" Güter-Verkehr =	127 417 273 "
20 651 932 577 tkm		179 424 348 t.

An Besoldungen, Diäten und Löhnen sind erwachsen:

a) für den äußeren Stationsdienst 51 155 743 ℳ } vergl. Tabelle
b) " " Expeditionsdienst 24 736 688 " } 29.

Von den Besoldungen für den äußeren Stationsdienst dürften $^3/_4$ der Ausgaben, von denen für den Expeditionsdienst der ganze Betrag als baare Auslagen anzurechnen sein.

Es betrugen: die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Neben- (nicht durchgehenden) Geleise: 8 575 286 ℳ (vergl. Spalte 79 der Tabelle 10),

die Kosten der Unterhaltung der Gebäude (Stations-Anlagen): 18 092 369 ℳ (vergl. Tabelle 11 Spalte 36),

die Kosten der Beleuchtung, Reinigung, Bureaubedürfnisse 2c. des Stationsdienstes: 6 303 038 ℳ (vergl. Tabelle 26 Spalte 77).

Die Rangirkosten berechnen sich wie folgt:

1. Gehalt und Wohnungsgeld:
   für 1 Locomotivführer 1500 + 360 = 1860 ℳ
   für 1 Heizer 1050 + 144 = 1194 "
   zus. 3054 ℳ
   Bei einer durchschnittlichen Jahresleistung von 12 . 365 = 4380 Stunden, für 1 Stunde $\frac{3054}{4380}$ = ... 0,6970 ℳ
2. Stundengelder für 1 Führer und 1 Heizer nach dem mittleren Satze der Stundengelder im Dienstbezirk Altona von 0,08 + 0,06 = ... 0,1400 "
   Zu übertragen: 0,8370 ℳ

*) Ein Personenkilometer ist gleich einem Tonnenkilometer gerechnet.

**) Ermittelt nach dem Verhältniß der Tonnenkilometer zu den Tonnen im Güterverkehr.

Uebertrag: 0,8370 M.

3. Dienstkleider (hier werden Mangels der Unterlagen die in Bromberg erwachsenden Kosten angenommen: d. s. 88,8, mithin für 1 Rangirstunde $\frac{88,8}{4380} =$ . . . . . 0,0200 =

4. Brennmaterial für die Locomotiven (nach Bromberg):

für 1 Rangirstunde 60 kg Kohlen,
für Anheizen $\frac{100}{12} = \frac{8,5}{68,5}$ kg Kohlen zu 10,37 M.
für die Tonne . . . . . 0,7100 =

5. Kosten des Speisewassers:

Die Kosten des Speisewassers betragen nach Tabelle 2i Spalten 10 und 11:

710 415 M.
+ 1 159 531 =
zus. 1 869 928 M.

Tabelle 17: Geleistet sind im Ganzen:

Spalte 11 Nutzkilometer 184 091 185 km
= 26 Rangirkilometer 47 387 170 =
= 27 Reservekilometer 8 767 621 =
240 245 976 km

Danach betragen die Kosten für 5 Kilometer = 1 Rangirstunde

$\frac{1\,869\,928 \cdot 5}{240\,245\,976} =$ . . . . . 0,0389 =
1,6059 M.

6. Kosten des Schmiermaterials:

Für 1 Stunde 100 g Oel zu 0,4 M. pro Kilogramm = ... 0,0400 M.

7. Putzen der Locomotiven:

Auf 12 Dienststunden 1 Mal Putzen 1,80 M. auf 1 Stunde . . . . . 0,1500 =

8. Putz- und Verpackungsmaterial:

Für 1 Locomotive 123 M., demnach auf 1 Stunde Rangirdienst unter Berücksichtigung eines Reparaturstandes von 19,66 %

$= \frac{123}{4380 - 861} =$ . . . . . 0,0273 =

Zu übertragen 1,8232 M.

Uebertrag: 1,8232 ℳ.

9. Erneuerung der Locomotiven:

Preis einer Rangirmaſchine (nach Bromberg) 25 000 ℳ. Verzinſung und Tilgung mit 10 % per anno angenommen, ergiebt pro Rangirſtunde $\frac{2500}{4380 - 860}$ = ... 0,7100 ₰

10. Unterhaltung der Locomotive:

Die Unterhaltungskoſten für 1 Locomotive betragen nach der Tabelle 20 (Spalte 22) = 3025 ℳ. durchſchnittlich, danach für 1 Rangirſtunde $\frac{3025}{4380 - 860}$ = ... 0,8594 ₰

zuſammen 3,3926 ℳ.

Hiernach ergeben ſich:

1. für den Rangirdienſt 32 121 934 . 0,75 = . 24 091 450 ₰
2. für den Stationsdienſt:
   a) perſönliche Ausgaben 51 125 329 ℳ.
   b) ſächliche Ausgaben 6 303 038 ₰
   c) f. Benutzung fremder Anlagen 363 605 ₰
   57 791 972 ℳ. . 0,75 = 43 343 980 ₰
3. für den Expeditionsdienſt:
   a) perſönliche Ausgaben 24 729 140 ℳ.
   b) ſächliche Ausgaben 3 155 075 ₰
   c) f. Benutzung fremder Bahnanlagen 152 120 ₰
   28 036 335 ℳ. = . 28 036 335 ₰
4. für die Unterhaltung und Erneuerung der Nebengeleiſe . . . . . 8 575 286 ₰
5. für die Unterhaltung der Stationsanlagen 18 092 369 . 0,75 . . . . . 13 569 277 ₰

117 616 328 ℳ.

$\frac{117\,616\,300}{179\,424\,300}$ = 0,656 ℳ. für 1 t.

1885/86.

5 030 289 487	tkm	im Perſonenverkehr	40 242 316 t
24 692 101	₰	im Gepäckverkehr	252 614 ₰
11 453 004 564	₰	im Güterverkehr	91 220 950 ₰
			131 715 880 t

1886/87.

5 347 861 475	tkm	im Personenverkehr	43 478 550 t
24 715 200	=	im Gepäckverkehr	256 483 =
11 964 836 338	=	im Güterverkehr	97 595 897 =
			141 330 930 t

1887/88.

5 610 707 374	tkm	im Personenverkehr	47 548 367 t
23 327 139	=	im Gepäckverkehr	252 506 =
13 429 544 245	=	im Güterverkehr	113 372 007 =
			161 172 880 t

Die Rangirstunden betrugen:

1885/86 = 8 250 637
1886/87 = 8 533 603
1887/88 = 8 793 703.

	1887/88.	1886/87.	1885/86.
An Besoldungen, Diäten und Löhnen sind erwachsen:			
a) für den äußeren Stationsdienst .	48 886 485 *M.*	47 108 242 *M.*	45 824 705 *M.*
b) für den Expeditionsdienst . .	24 203 658 =	23 874 998 =	23 623 646 =
Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Neben- (nicht durchgehenden) Geleise haben betragen	7 383 447 =	7 051 218 =	6 470 420 =
Die Kosten der Unterhaltung der Gebäude (Stations-Anlagen) betrugen	16 736 615 =	15 987 570 =	16 579 762 =
Desgl. der Beleuchtung, Reinigung, Bureaubedürfnisse des Stationsdienstes . . .	5 707 679 =	5 278 718 =	5 358 326 =

Rangirkosten:	1885/86.	1886/87.	1887/88.
Zu 1. Gehalt und Wohnungsgeldzuschuß	0,6970 *M.*	0,6970 *M.*	0,6970 *M.*
= 2. Stundengelder	0,1400 =	0,1400 =	0,1400 =
= 3. Dienstkleider	0,0200 =	0,0200 =	0,0200 =

Zu 4. Brennmaterial für Locomotiven: 1 Rangirstunde 68,5 kg zum Preise von 8,21 M. bezw. 8,15 M., 10,12 M. pro Tonne . . . . . 0,5624 M. 0,5583 M. 0,6932 M.

= 5. Kosten des Speisewassers (Tabelle 21 (10 und 11.)

1886/87 =	654 282 M.	
	1 012 320 =	
zus.	1 666 602 M.	
1887/88 =	697 444 M.	
	1 157 697 =	
zus.	1 855 141 M.	
1885/86 =	670 563 M.	
	1 007 019 =	
zus.	1 677 582 M.	

Geleistet sind im Ganzen 1885/86 Tabelle 17:

Spalte 11	163 700 382	km
= 26	41 658 100	=
= 27	10 233 242	=
	215 591 724	km

1886/87:

Spalte 11	165 384 509	km
= 26	42 816 600	=
= 27	9 954 568	=
	268 154 677	km

1887/88:

Spalte 11	173 308 932	km
= 26	44 052 395	=
= 27	8 693 236	=
	226 054 563	km

Danach betragen die Kosten für 5 Kilometer = 1 Rangirstunde:

1885/86	$\frac{1\,677\,582 \cdot 5}{215\,591\,724}$ = . .	0,0389 M.
1886/87	$\frac{1\,666\,602 \cdot 5}{218\,155\,677}$ = . .	0,0382 =
1887/88	$\frac{1\,855\,141 \cdot 5}{226\,054\,563}$ = . .	0,0414 =

Zu 6. Kosten des Schmiermaterials für 1 Stunde . . . . . 0,0400 M. 0,0400 M. 0,0400 M.

Zu 7. Putzen der Locomotive . . .	0,1500 M.	0,1500 M.	0,1500 M.
= 8. Putz- und Verpackungsmaterial .	0,0273 =	0,0273 =	0,0273 =
= 9. Erneuerung der Locomotiven .	0,7100 =	0,7100 =	0,7100 =
= 10. Unterhaltung der Locomotiven: pro 1 Locomotive (Tab. 20 Spalte 22) 1885/86 2984 M. 1886/87 2913 = 1887/88 2952 =			
Danach für 1 Rangirstande . .	0,8477 =	0,8276 =	0,8386 =
zusammen	3,2333 M.	3,2084 M.	3,3575 M.

Hiernach ergeben sich **1885/86:**

1. für den Rangirdienst .	26 676 785 . 0,75	=	20 007 588,75 M.
2. = = Stationsdienst .	45 824 705 . 0,75	=	34 368 529,00 =
3. = = Expeditionsdienst	23 623 646	=	23 623 646,00 =
4. = die Unterhaltung der Nebengeleise	6 470 420	=	6 470 420,00 =
5. für die Unterhaltung der Stationsanlagen . . .	16 579 762 . 0,75	=	12 434 821,00 =
6. für die Heizung, Beleuchtung, Bureaubedürfnisse des Statitionsdienstes .	5 358 326 . 0,75	=	4 018 744,00 =
zusammen			100 923 748,75 M.

Mithin für 1 t $\frac{100\,923\,700}{131\,716\,000} = 0{,}766$ M.

1886/87.

Zu 1	27 379 212 . 0,75	=	20 534 409,00 M.
= 2	47 108 242 . 0,75	=	35 331 181,50 =
= 3	. . . . .	=	23 874 998,00 =
= 4	. . . . .	=	7 051 218,00 =
= 5	15 987 570 . 0,75	=	11 990 677,00 =
= 6	5 278 718 . 0,75	=	3 959 038,50 =
zusammen			102 741 522,00 M.

$\frac{102\,741\,500}{141\,331\,000} = 0{,}727$ M. für 1 t

1887/88.

Zu 1	29 524 857 . 0,75	=	22 143 643 M.
= 2	48 886 485 . 0,75	=	36 664 864 =
= 3	24 203 658	=	24 203 658 =
= 4	7 383 447	=	7 383 447 =
= 5	16 736 615 . 0,75	=	12 552 461 =
= 6	5 707 679 . 0,75	=	4 280 759 =
zusammen			107 228 832 M.

$\frac{107\,229\,000}{161\,173\,000} = 0{,}665$ M. für 1 t

Beilage B2.

Die vollen Selbstkosten für die Güter-Abfertigung auf dem preußischen Staatseisenbahnnetz von 1885/86 bis 1888/89.

1887/88.

Zu den laut Beilage B1 für 1887/88 ermittelten baaren Auslagen des Bahnhofsdienstes von . . . . . 107 229 000 *M.*

treten ferner: a. die Amortisation und Verzinsung des Anlagekapitals, soweit es für den Bahnhofsdienst und seine Anlagen in Frage kommt, mit 5%; b. die auf den Bahnhofsdienst entfallende Quote der Kosten der allgemeinen Verwaltung.

Die für die Amortisation und Verzinsung in Frage kommenden Beträge sind:

Titel I. Grunderwerb: 628 845 344 *M.*

Die durchgehenden Geleise haben eine Länge von 44 666 km.

Die übrigen (Bahnhofs-Geleise) eine solche von 13 635 km.

Wird angenommen, daß der höhere Werth des Grund und Bodens für Bahnhofsanlagen und deren Geleise gegenüber dem Werth des Grund und Bodens für die Geleisanlagen auf freier Strecke ausgeglichen wird durch den für Böschungsanlagen, Parallelwege, Ueber- und Unterführungen, Durchlässe und Brücken erforderlichen Mehrerwerb an Grund und Boden, so ergiebt sich für die auf die Bahnhofsanlagen entfallenden Grunderwerbskosten ein Verhältniß von rund 13,6 : 44,7. Hiernach würden die Grunderwerbskosten für Bahnhofsanlagen auf

$$\frac{628\,845\,344 \cdot 13{,}6}{44{,}7} = \text{rund} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 191\,322\,100\ M.$$

anzunehmen sein.

Titel II. Erdarbeiten: 740 893 323 *M.*

Die Kosten der Erdarbeiten für die Bahnhofsanlagen dürften, da letztere zumeist im Niveau liegen und die Erdarbeiten daher verhältnißmäßig geringere Anforderungen als auf freier Strecke verursachen, etwa im Verhältniß der auf die Stationen entfallenden Eigenthumslänge zur Eigenthumslänge auf freier Strecke, d. i. un-

Zu übertragen 298 551 100 *M.*

Uebertragen 298 551 100 M.

gefähr 2,7 : 20 anzunehmen sein. Hiernach ergeben sich für Erdarbeiten auf den Bahnhöfen

$$\frac{740\,893\,323 \cdot 2{,}7}{20} = \text{rund} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 100\,021\,000 \;=$$

Titel III, IV, V, VI werden, als vorwiegend auf die freie Strecke entfallend, hier außer Betracht gelassen.

Titel VII. Oberbau nebst allen Nebensträngen und zugehörigen Ausweichen = 1 282 343 758 M. Diese Kosten dürften bezüglich der Bahnhofsanlagen nach Verhältniß der Nebengeleislänge zur Länge der durchgehenden Geleise anzunehmen sein. Die Ausweichen entfallen zwar hauptsächlich auf die Bahnhofsanlagen; es wird der Werth der letzteren jedoch in der Hauptsache durch das geringwerthigere Schienen- 2c. Material, welches in Nebengeleisen Verwendung findet, ausgeglichen, danach tritt das Verhältniß wie zu Titel I hier ein und gelangen zur Berechnung:

$$\frac{1\,282\,343\,758 \cdot 14{,}4}{44{,}7} = \text{rund} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 413\,104\,000 \;=$$

Titel VIII. Signale nebst dazu gehörigen Buden und Wärterwohnungen: 61 820 223 M.

Diese Kosten entfallen der Hauptsache nach auf die Bahnhöfe und werden zum Ausgleich für die gänzliche Außerbetrachtlassung der Kosten zu Titel IV—VI u. XI hier ihrer ganzen Summe nach eingestellt . . . . . 61 820 000 =

Titel IX. Bahnhöfe und Haltestellen nebst allem Zubehör an Gebäuden (ausschl. Werkstattsanlagen) 679 241 300 =

Titel X. Werkstattsanlagen: 101 398 722 M.

Dieselben dürften nach Verhältniß der Rangirkilometer, d. s. 44 052 395 zu den Nutz- und Reservedienstkilometern

d. s. 173 308 932
\+ 8 693 236
zus. 182 002 168

zu vertheilen sein.

Danach $\frac{101\,398\,722 \cdot 44}{182}$ = rund . . . . 24 514 000 =

Zu übertragen 1 577 251 400 M.

Uebertrag 1 577 251 400 ℳ.

Titel XII. Betriebsmittel: 993 370 411 ℳ.

Hier dürften nur die Kosten der Locomotiven und zwar nach gleichem Verhältniß wie vorher in Betracht kommen; sonach

$\frac{488\,319\,333 \,.\, 44}{182}$ = rund . . . . . 118 055 000 ℳ.

Titel XIII u. XIV. Die Verwaltungskosten und der Titel insgemein stellen sich auf 318 835 104 ℳ.

Diese Kosten dürften pro rata der hier verrechneten Kosten zu den Gesammtkosten anzunehmen sein.

Hiernach mit rund . . . . . 90 000 000 ℳ.

Ferner treten zu den Baukosten hinzu:

Titel XV. Ausfälle beim Betriebe einer Strecke für Rechnung des Baufonds . .	3 941 691 ℳ.
XVI. Zinsen während der Bauzeit	231 854 490 ℳ.
XVII. Coursverluste	134 092 364 ℳ.
XVIII. Erste Dotirung d. Reservefonds	6 369 803 ℳ.
zus.	376 258 348 ℳ.

Hiervon gehen ab:

a. Ueberschüsse aus dem Betriebe für Rechnung des Baufonds	16 870 322 ℳ.
b. Rückeinnahmen	19 791 103 ℳ.
c. Coursgewinne	27 479 162 ℳ.
d. Verwendungen aus Betriebs-Einnahmen 2c.	206 448 977 ℳ.
e. Subventionen 2c.	30 286 722 ℳ.
f. Zinsen u. sonstige Einnahmen	32 819 183 ℳ.
zus. ab	333 695 469 ℳ.
so daß an Nebenkosten verbleiben	42 562 879 ℳ.

Diese Kosten nach dem gleichen Verhältniß wie zu Titel XIII u. XIV vertheilt, ergiebt auf den Stationsdienst:

$\frac{42\,563\,000 \,.\, 1\,588\,077\,000}{5\,622\,070\,000}$ = rund . . . 12 023 000 ℳ.

zusammen 1 690 100 400 ℳ.

1 690 100 400 ℳ. à 5 % ergeben . . . . 84 505 020 ℳ.

Ferner wird ein Theil der Kosten der allgemeinen Verwaltung im Etatsjahr 1887/88 hier mit zur Berechnung gezogen werden müssen, welche zweckmäßig pro rata auf sämmtliche Ausgaben des Strecken- u. Stationsdienstes zu vertheilen sind.

Die gesammten Betriebsausgaben stellen sich nach Tabelle 26, Spalte 157 auf 382 081 728 ℳ
Die Ausgaben des Stationsdienstes dagegen nach Anlage C auf . . . . . 103 044 679 ℳ
25 % mehr für Unterhaltung der Stationsanlagen . . . . 4 184 153 =
zus. 107 228 832 ℳ

Hiernach ergiebt sich als auf den Stationsdienst entfallende Quote der allgemeinen Verwaltungskosten

$$\frac{40\,685\,970 \cdot 107\,229\,000}{382\,082\,000} = \ldots\ldots \quad 11\,418\,000 \text{ ℳ}$$

An Selbstkosten der Abfertigung ergeben sich hiernach pro Wagenladung = 10 t:

A.	Kosten des Bahnhofsdienstes	107 229 000 ℳ
B.	Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals	84 505 000 =
C.	Auf den Bahnhofsdienst entfallende Quote der Kosten der allgemeinen Verwaltung	11 418 000 =
	zusammen	203 152 000 ℳ

Gefördert sind 1887/88 161 172 880 t, danach ergeben sich für 1 t

$$\frac{203\,152\,000}{161\,172\,880} = 1{,}210 \text{ ℳ}$$

1886/87.

Titel I. 605 868 871 ℳ
Durchgehende Geleise 43 563 km
Nebengeleise . . . . . 13 896 km

$$\frac{605\,869\,000 \cdot 43{,}56}{13{,}9} = \ldots\ldots \quad 189\,868\,000 \text{ ℳ}$$

Titel II. $\frac{716\,218\,000 \cdot 2{,}57}{19{,}2} = \ldots\ldots$ 95 868 600 =

Titel III, IV, V, VI bleiben außer Betracht.

Titel VII. $\frac{1\,236\,147\,000 \cdot 13{,}9}{43{,}56} = \ldots\ldots$ 394 454 700 =

Titel VIII . . . . . 58 779 000 =

Titel IX . . . . . 655 691 000 =

Titel X. Rangirkilometer 42 816 600
Nutz- u. Reservekilometer . 175 339 077

$$\frac{99\,173\,000 \cdot 42{,}82}{175{,}34} = \ldots\ldots \quad 24\,219\,000 \text{ =}$$

Titel XI unberücksichtigt gelassen.

Zu übertragen 1 418 880 300 ℳ

Titel XII. Betriebsmittel (Lokomotiven). Uebertrag 1 418 880 300 M.

$$\frac{478\,932\,000 \cdot 42{,}82}{175{,}84} = \ldots\ldots \quad 117\,000\,000 \text{ "}$$

zusammen 1 535 880 300 M.

Titel XIII u. XIV. 308 878 815 M. = 83 291 000 "

Zu den Baukosten treten 364 941 605 M.
gehen ab . . . . . 318 026 663 "
bleiben 46 914 942 M. = 12 651 000 "

zusammen 1 631 822 300 M.

Gesammt-Betriebs-Ausgaben 522 439 000 M. à 5 %
Ausgaben d. Stationsdienstes 102 741 500 M.

$$\frac{39\,470\,000 \cdot 102\,741\,500}{368\,194\,000} = \ldots \quad 11\,013\,800 \text{ M.}$$

Hiernach zu: A. . . . . 102 741 500 M.
B. 1 611 822 300 à 5 % = 80 591 000 "
C. . . . . 11 013 800 "
194 346 300 M.

$$\frac{194\,346\,300}{141\,331\,000} = 1{,}36 \text{ M für 1 t.}$$

1885/86.

Titel I. 598 933 000 M.
Durchgehende Geleise 42 855 km
Nebengeleise . . . 13 635 km

$$\frac{598\,933\,000 \cdot 13{,}64}{42{,}86} = \ldots\ldots \quad 190\,608\,000 \text{ M}$$

Titel II. $\frac{706\,424\,000 \cdot 2{,}49}{18{,}73} = \ldots\ldots\ldots$ 93 913 300 "

Titel III, IV, V, VI bleiben außer Betracht.

Titel VII. $\frac{1\,216\,482\,000 \cdot 13{,}64}{42{,}86} = \ldots\ldots$ 387 140 000 "

Titel VIII . . . . . 57 354 000 "

Titel IX . . . . . 641 747 000 "

Titel X. Rangirkilometer . . . 41 658 100
Nutz- u. Reservekilometer 173 933 624

$$\frac{97\,021\,000 \cdot 41{,}66}{173{,}93} = \ldots\ldots \quad 23\,239\,000 \text{ "}$$

Titel XI unberücksichtigt.

Titel XII. Betriebsmittel (Locomotiven)

$$\frac{470\,364\,000 \cdot 41{,}66}{173{,}93} = \ldots\ldots \quad 112\,662\,000 \text{ "}$$

zusammen 1 506 663 300 M.

Uebertrag 1 506 663 300 M.

Titel XIII u. XIV 303 837 913 M. = ... 82 553 000 "

Zu den Baukosten treten 363 328 841 M.
gehen ab . . . . . 310 275 170 "
bleiben 53 053 671 M. = 14 234 000 "

zusammen 1 603 450 300 M.

Gesammt-Betriebs-Ausgaben 370 829 000 M. à 5 %
Ausgaben d. Stationsdienstes 100 924 000 M.

Hiernach: $\frac{40\,469\,000 \cdot 100\,924\,000}{370\,829\,000}$ = . . 11 014 000 M.

Hiernach: A. . . . . 100 924 000 M.
B. 1 603 450 300 à 5 % 80 172 500 "
C. . . . . 11 014 000 "
zusammen 192 110 500 M.

$\frac{192\,110\,500}{131\,716\,000}$ = 1,46 M. für 1 t.

1888/89.

Titel I. 636 264 513 M.
Durchgehende Geleise 45 918 km
Nebengeleise . . . 14 654 "

$\frac{636\,265\,000 \cdot 14{,}65}{45{,}92}$ = ... 202 380 600 M.

Titel II. $\frac{753\,137\,913 \cdot 2{,}74}{20{,}5}$ = ... 100 663 300 "

Titel III, IV, V, VI bleiben außer Betracht.

Titel VII. $\frac{1\,321\,355\,000 \cdot 14{,}65}{45{,}92}$ = ... 421 556 000 "

Titel VIII . . . . . 66 172 900 "

Titel IX . . . . . 707 582 500 "

Titel X. Rangirkilometer . . . 47 387 170
Nutz- u. Reservekilometer 192 858 806

$\frac{104\,974\,000 \cdot 47{,}39}{192{,}85}$ = ... 25 794 400 "

Titel XI unberücksichtigt.

Titel XII. Betriebsmittel (Locomotiven)

$\frac{500\,965\,800 \cdot 47{,}39}{192{,}86}$ = ... 123 098 400 "

zusammen 1 647 857 100 M.

Titel XII u. XIV. 325 665 800 =

$\frac{325\,665\,800 \cdot 1\,647\,857\,100}{5\,794\,497\,000}$ = 92 796 000 M.

Zu übertragen 1 740 653 100 M.

	Uebertrag	1 740 653 100 M.
Zu den Baukosten treten	374 130 410 M.	
gehen ab	349 280 843 =	
bleiben	24 849 567 M. =	7 067 500 =
	zusammen	1 747 720 600 M.
Allgem. gesammte Betriebsausgaben	413 086 169 M.	à 5 %
Ausgaben d. Stationsdienstes nach Anlage C	117 616 000 =	
Hiernach: $\frac{57\,580\,000 \cdot 117\,616\,000}{413\,086\,000}$ = . . .		16 394 500 M.

An Selbstkosten ergeben sich hiernach:

A. Kosten d. Bahnhofsdienstes (s. Anl. C.) . . .	117 616 000 M.
B. Amortisation u. Verzinsung 1 747 720 600 à 5 %	87 386 000 =
C. Auf den Bahnhofsdienst entfallende Quote der allgemeinen Verwaltungskosten	16 394 500 =
zusammen	221 396 500 M.

$$\frac{221\,396\,500}{179\,424\,300} = 1{,}234 \text{ M. für 1 t.}$$

Anlage zu C.

Die baaren Auslagen und die vollen Selbstkosten für 1 Tonnenkilometer auf dem preußischen Staats-Eisenbahnnetz von 1885/86 bis 1888/89.

1885/86.

Anzahl der Tonnenkilometer (tkm)

5 030 289 487	im	Personen-Verkehr*)
24 692 101	=	Gepäck-Verkehr
11 453 004 564	=	Güter-Verkehr
16 507 986 152 tkm.		

Anzahl der beförderten Tonnen (t)

40 242 316	im	Personen-Verkehr**)
252 614	=	Gepäck-Verkehr
91 220 950	=	Güter-Verkehr
131 715 880 t.		

Volle Bahnhofskosten laut Anlage B 2 (für 1 t = 1,46 M.) =	192 110 500 M.
Die Ausgaben betragen	376 781 134 =
davon ab die Neben-Einnahmen (Tab. 26, Sp. 9a/18)	34 915 753 =
bleiben Betriebskosten	341 865 381 =
dazu 5 % Zinsen vom Anlage-Kapital (Tab. 24, Sp. 66)	289 939 810 =
mithin volle Selbstkosten	631 805 191 =
ab die vollen Bahnhofskosten	192 110 500 =
bleiben Kosten für den Streckendienst	439 694 691 M.

*) 1 Personenkilometer ist gleich 1 Tonnenkilometer gerechnet.

**) Ermittelt nach dem Verhältniß der Tonnenkilometer zu den Tonnen im Güterverkehr.

Aus den obigen Beträgen ergeben sich als Selbstkosten für 1 tkm:
a. mit Einschluß der Kosten für den Bahnhofsdienst 3,83 Pf.
b. für den Streckendienst ohne den Bahnhofsdienst . 2,66 Pf.

Die Kosten für die allgemeine Verwaltung betragen (Tab. 26, Sp. 58, 69 und 144): 40 468 538 ℳ; werden die Betriebskosten von
341 865 381 ℳ
um diesen Betrag mit . . . . . 40 468 538 = vermindert, so
bleiben als baare Auslagen . . . . 301 396 843 ℳ
hiervon ab die in Anlage B 1 ermittelten
baaren Auslagen für d. Bahnhofsdienst 100 923 748 = (f. 1t=0,766 ℳ)
bleiben baare Auslagen f. d. Streckendienst 200 473 095 ℳ
mithin baare Auslagen für 1 tkm auf freier Strecke 1,21 Pf.

1886/87.

5 347 861 475 tkm . . im Personen-Verkehr
24 715 200 = . . = Gepäck-Verkehr
11 964 836 338 = . . = Güter-Verkehr
17 337 413 013 tkm.

43 478 550 t . . . im Personen-Verkehr
256 483 = . . . = Gepäck-Verkehr
97 595 897 = . . . = Güter-Verkehr
141 330 930 t

Volle Bahnhofskosten laut Anl. B 2 (für 1 t = 1,36 ℳ) = 194 346 300 ℳ

Ausgaben	373 514 150	ℳ
davon ab Neben-Einnahmen . . .	27 446 517	=
bleiben Betriebskosten	346 067 633	ℳ
dazu 5 % Zinsen vom Anlage-Kapital	293 773 999	=
volle Selbstkosten	639 841 632	=
ab die vollen Bahnhofskosten . . .	194 346 300	=
Kosten des Streckendienstes	445 495 332	ℳ

Selbstkosten für 1 tkm:
a. mit Einschluß der Kosten für den Bahnhofsdienst 3,69 Pf.
b. für den Streckendienst ohne den Bahnhofsdienst . 2,57 =

Werden die Betriebskosten von . . 346 067 633 ℳ um die Kosten für die allgemeine Verwaltung mit . . . 39 469 814 = vermindert, so
bleiben als baare Auslagen . . . . 306 597 819 ℳ
hiervon ab die baaren Auslagen für den
Bahnhofsdienst (Anl. B 1) . . . . 102 741 522 = (f. 1t=0,727 ℳ)
bleiben baare Auslagen f. d. Streckendienst 203 856 297 ℳ
mithin baare Auslagen für 1 tkm auf freier Strecke 1,18 Pf.

1887/88.

5 610 707 374 tkm . . im Personen-Verkehr
23 327 139 = . . = Gepäck-Verkehr
13 429 544 245 = . . = Güter-Verkehr
19 063 578 758 tkm.

47 548 367 t . . . im Personen-Verkehr
252 506 = . . . = Gepäck-Verkehr
113 372 007 = . . . = Güter-Verkehr
161 172 880 t.

Volle Bahnhofskosten laut Anl. B 2 (für 1 t = 1,26 ℳ)
= 203 152 000 ℳ

Ausgaben	386 946 580 ℳ
davon ab Neben-Einnahmen . . .	28 380 861 =
bleiben Beiriebskosten	358 565 719 =
dazu 5 % Zinsen vom Anlage-Kapital	299 267 556 =
volle Selbstkosten	657 833 275 =
ab die vollen Bahnhofskosten . . .	203 152 000 =
Kosten des Streckendienstes	454 681 275 ℳ

Selbstkosten für 1 tkm:

a. mit Einschluß der Kosten für den Bahnhofsdienst 3,45 Pf.
b. für den Streckendienst ohne den Bahnhofsdienst 2,38 Pf.

Werden die Betriebskosten von . . 358 565 719 ℳ um die Kosten für die allgemeine Verwaltung mit . . 40 685 970 = vermindert, so bleiben als baare Auslagen . . . . 317 879 749 ℳ
hiervon ab die baaren Auslagen für den Bahnhofsdienst (Anl. B 1) . . . . 107 228 832 = (f. 1 t = 0,665 ℳ)
bleiben baare Auslagen f. d. Streckendienst 210 650 917 ℳ
mithin baare Auslagen für 1 tkm auf freier Strecke 1,10 Pf.

1888/89 a.

5 950 709 765 tkm . . im Personen-Verkehr
24 254 730 = . . = Gepäck-Verkehr
14 676 968 082 = . . = Güter-Verkehr
20 651 932 577 tkm.
51 745 300 t . . . im Personen-Verkehr
261 775 = . . . = Gepäck-Verkehr
127 417 273 = . . . = Güter-Verkehr
179 424 348 t.

Volle Bahnhofskosten laut Anlage B 2 (für 1 t = 1,234)
= 221 396 500 ℳ

Ausgaben	419 365 735 ℳ
davon ab Neben-Einnahmen . . .	28 504 761 =
bleiben Betriebskosten	390 860 974 =
dazu 5 % Zinsen vom Anlage-Kapital	303 223 345 =
volle Selbstkosten	694 084 319 =
ab die vollen Bahnhofskosten . . .	221 396 500 =
Kosten für den Streckendienst . . .	472 687 819 ℳ

Selbstkosten für 1 tkm:

a. mit Einschluß der Kosten für den Bahnhofsdienst 3,86 Pf.
b. für den Streckendienst ohne den Bahnhofsdienst 2,29 "

Werden die Betriebskosten von . . 390 860 974 ℳ um die Kosten für die allgemeine Verwaltung mit . . 42 364 883 " vermindert, so bleiben als baare Auslagen . . . . 348 496 091 ℳ
hiervon ab die baaren Auslagen für den Bahnhofsdienst (Anl. B 1) . . . . 117 616 328 " (f. 1t=0,656 ℳ)
bleiben baare Auslagen f. d. Streckendienst 230 879 763 ℳ
mithin baare Anslagen für 1 tkm auf freier Strecke 1,12 Pf.

1888/89 b.

In den nachstehenden Angaben sind die beförderten frachtpflichtigen Dienstgutsendungen (Sp. 145/55, der Tab. 23) nicht enthalten.

5 950 709 765 tkm . . im Personen-Verkehr
24 254 730 " . . " Gepäck-Verkehr
13 483 263 743 " . . " Güter-Verkehr
19 458 228 238 tkm.

51 745 300 t . . . im Personen-Verkehr
261 775 " . . . " Gepäck-Verkehr
110 051 128 " . . . " Güter-Verkehr
162 058 203 t.

Bahnhofskosten (für 1 t = 1,234 ℳ) = 199 979 822 ℳ
Netto-Betr. Ausgaben (abzgl. der Neben-Ein.) 390 860 974 ℳ
davon ab Einnahmen für Dienstgut . . . 22 564 026 "
368 296 948 ℳ
dazu 5 % Zinsen vom Anlage-Kapital . . 303 223 345 "
Selbstkosten . . . . . 671 520 293 ℳ
davon ab die Bahnhofskosten . . . . . 199 979 822 "
471 540 471 ℳ

Selbstkosten für 1 tkm:

a. einschließlich der Bahnhofskosten 3,45 Pf.
b. auf freier Strecke . . . . . 2,42 Pf.

Betriebsausgaben . . . . . 368 296 948 ℳ
davon ab Kosten d. allgem. Verwaltung 42 364 883 "
325 932 065 ℳ
hierunter Bahnhofskosten . . . . . 106 310 179 " (f. 1t=0,656 ℳ)
bleiben 219 621 886 ℳ

Betriebsausgaben (abzüglich der Kosten für allgemeine Verwaltung) für 1 tkm auf freier Strecke 1,13 Pf.

Beilage D.

Tarifklasse	Geltende Fracht für 1 t und Kilometer					Baare Auslagen für 1 t und Kilometer				
	10	100	400	1000	1600	10	100	400	1000	160
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Specialtarif III	1,10	3,40	10,00	23,20	36,40	0,71	1,70	5,00	11,60	18,2
Specialtarif II	1,20	4,40	15,20	36,20	57,20	0,71	1,70	5,00	11,60	18,2
Specialtarif I	1,80	5,40	19,20	46,20	73,20	0,71	1,70	5,00	11,60	18,2
Klasse B	1,40	7,20	25,20	61,20	97,20	0,71	1,70	5,00	11,60	18,2
Specialtarif II für halbe Wagenladungen . . .	1,20	4,40	15,20	36,20	57,20	1,065	2,55	7,50	17,40	27,3
A 2	1,80	5,90	21,20	51,20	81,20	1,065	2,55	7,50	17,40	27,3
A 1	1,70	8,60	28,80	69,00	109,20	1,065	2,55	7,50	17,40	27,3
Stückgut	2,10	12,90	46,00	112,00	178,00	3,33	6,30	16,20	36,00	55,8

Beilage E.

Tarifklasse:	Durchschnittliche baare Auslagen bei der Beförderung einer Tonne auf			Ueberschuß über die baaren Auslagen auf einer Beförderungsstrecke von 100 km (laut Anlage D Spalte 17) für			
	400 km	1000 km	1600 km	1 Tag	5 Tage	8 Tage	10 Tage
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Special-Tarif III . . .	5,00	11,60	18,20	0,57	2,85	4,56	5,70
„ „ II . . .	5,00	11,60	18,20	0,90	4,50	7,20	9,00
„ „ I . . .	5,00	11,60	18,20	1,23	6,15	9,84	12,30
Klasse B	5,00	11,60	18,20	1,83	9,15	14,64	18,30
Special-Tarif II in Wagenladungen unter 10 000 kg	7,50	17,40	27,30	0,617	3,085	4,936	6,17
Klasse A 2	7,50	17,40	27,30	1,117	5,585	8,936	11,17
„ A 1	7,50	17,40	27,30	2,017	10,085	16,136	20,17
Stückgut	16,20	36,00	55,80	2,20	11,00	17,60	22,00

Ueberschuß der geltenden Fracht über die baaren Auslagen für 1 t und

für km	Zahl der Beförderungstage	Ueberschuß für 1 Tag	für 100 km	Zahl der Beförderungstage	Ueberschuß für 1 Tag	für 400 km	Zahl der Beförderungstage	Ueberschuß für 1 Tag	für 1000 km	Zahl der Beförderungstage	Ueberschuß für 1 Tag	für 1600 km	Zahl der Beförderungstage	Ueberschuß für 1 Tag
12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.
M.		M.	M.		M.	M.		M.	M.		M.	M.		M.
0,39	2	0,195	1,70	3	0,57	5,00	5	1,00	11,60	8	1,45	18,20	10	1,82
0,49	2	0,245	2,70	3	0,90	10,20	5	2,04	24,60	8	3,075	39,00	10	3,90
0,59	2	0,295	3,70	3	1,23	14,20	5	2,84	34,60	8	4,325	55,00	10	5,50
0,69	2	0,345	5,50	3	1,83	20,20	5	4,04	49,60	8	6,20	79,00	10	7,90
0,135	2	0,067	1,85	3	0,617	7,70	5	1,54	18,80	8	2,35	29,90	10	2,99
0,235	2	0,117	3,35	3	1,117	13,70	5	2,74	33,80	8	4,225	53,90	10	5,39
0,635	2	0,317	6,05	3	2,017	21,30	5	4,26	51,60	8	6,450	81,90	10	8,19
1,23	2	0,615	6,60	3	2,20	29,80	5	5,96	76,00	8	9,50	122,20	10	12,22

ermäßigte Fracht für 1 t und			Streckensatz für 1 tkm nach Abzug der tarifmäßigen Bahnhofsgebühr für			Normale Fracht der Preuß. Staats-Eisenbahn-Verwaltung für 1 t und			Ermäßigung der neuen Fracht gegen die gegenwärtige der Pr. St. Eisenb.-Verw. für 1 t und		
0 km Spalte u. 6	1000 km Spalte 3 u. 7	1600 km Spalte 4 u. 8	400 km	1000 km	1600 km	400 km	1000 km	1600 km	400 km Sp. 15 wenig. 9	1000 km Sp. 16 wenig. 10	1600 km Sp. 17 wenig. 11
9	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
M.	M.	M.	₰	₰	₰	M.	M.	M.	M.	M.	M.
7,85	16,16	23,90	1,663	1,496	1,42	10,00	23,20	36,40	2,15	7,04	12,50
0,50	18,80	27,20	2,075	1,76	1,625	15,20	36,20	57,20	5,70	17,40	30,00
1,15	21,44	30,50	2,488	2,024	1,831	19,20	46,20	73,20	8,05	24,76	42,70
1,15	26,24	36,50	3,288	2,504	2,206	25,20	61,20	97,20	11,05	34,96	60,70
0,585	22,336	33,47	2,346	2,114	2,017	15,20	36,20	57,20	4,615	13,864	23,73
6,085	26,336	38,47	2,971	2,514	2,329	21,20	51,20	81,20	8,115	24,864	42,73
6,585	33,536	47,47	3,896	3,154	2,842	28,80	69,00	109,20	11,215	35,464	61,73
7,20	53,60	77,80	6,30	5,16	4,738	46,00	112,00	178,20	18,80	58,40	100,40

Beilage F.

Tarifklasse:	Fracht der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung für 400 km	Fracht der Preußisch. Staatseisenbahnverwaltung für 350 km = ermäßigter Fracht für 400 km	Fracht der Preußisch. Staatseisenbahnverwaltung für 300 km, die nicht ermäßigt wird	Unterschied zwischen der Fracht der Pr. St. E. V. für 350 und 300 km = ermäßigte Fracht der Theilstrecke von 300—400 km Spalte 3 weniger 4	Einheitssatz für 1 t der auf die Theilstrecke von 300 bis 400 km entfallenden ermäßigten Fracht	Ermäßigte Fracht für 350 km = Fracht der Pr. St. E. V. für 300 km + 50 mal des Einheitssatzes der Theilstrecke von 300 bis 400 km	Einheitssatz der ermäßigten Fracht nach Abzug der Bahnhofsgebühr der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung für 1 km d. ganzen Strecke von		Ermäßigung der neuen Frachtsätze gegen die der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung für	
							400 km	350 km	400 km Spalte 2 weniger 3	350 km Spalte 3 weniger 7
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	₰	ℳ	₰	₰	ℳ	ℳ
Special-Tarif III . .	10,00	8,90	7,80	1,10	1,10	8,35	1,925	2,04	1,10	0,55
„ „ II . .	15,20	13,50	11,70	1,80	1,80	12,60	3,075	3,26	1,70	0,90
„ „ I . .	19,20	17,00	14,70	2,30	2,30	15,85	3,95	4,19	2,20	1,15
Klasse B	25,20	22,20	19,20	3,00	3,00	20,70	5,25	5,57	3,00	1,50
Special-Tarif II für Wagenladungen unt. 10 000 kg	15,20	13,50	11,70	1,80	1,80	12,60	3,075	3,26	1,70	0,90
Klasse A 2	21,20	18,70	16,20	2,50	2,50	17,45	4,375	4,64	2,50	1,25
Klasse A 1	28,80	25,50	22,10	3,40	3,40	23,80	5,875	6,23	3,30	1,70
Stückgut	46,00	40,50	35,00	5,50	5,50	37,75	9,625	10,21	5,50	2,75

Beilage G.

Tarifklasse:	Ermäßigte Fracht für 400 km und 1 t = normaler Fracht der Preußischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung für 350 km u. 1 t	Ermäßigte Fracht für 1000 km und 1 t aus Spalte 10 der Beilage E	Ermäßigte Fracht für 1600 km und 1 t aus Spalte 11 der Beilage E	Unterschied zwischen der ermäßigten Fracht für 1000 km und der ermäßigten Fracht für 400 km Spalte 3 weniger 2	Einheitssatz der Theilstrecke von 400 1000 km für 1 km ohne Bahnhofsgebühr	Unterschied zwischen der ermäßigten Fracht für 1600 km (Spalte 4) u. für 1000 km (Spalte 3)	Einheitssatz der Theilstrecke von 1000 bis 1600 km für 1 km ohne Bahnhofsgebühr
1.	2.	3.	4	5.	6.	7.	8.
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	₰	ℳ.	₰
Special-Tarif III . . .	8,90	16,16	23,90	7,26	1,21	7,74	1,29
„ „ II . . .	13,50	18,80	27,20	5,30	0,88	8,40	1,40
„ „ I . . .	17,00	21,44	30,50	4,44	0,74	9,06	1,51
Klasse B	22,20	26,24	36,50	4,04	0,67	10,26	1,71
Special-Tarif II für Wagenladungen unter 10 000 kg	13,50	22,336	33,47	8,836	1,48	11,134	1,86
Klasse A 2	18,70	26,336	38,47	7,636	1,28	12,134	2,03
„ A 1	25,50	33,536	47,47	8,036	1,34	13,934	2,33
Stückgut	40,50	53,60	77,80	13,10	2,19	24,20	4,04

Beilage H.

km	Special-Tarif III. Bis 400 km die Fracht für 350 km = 8,90 M. für 1 t. Darüber 1,21 ₰ für 1 tkm	Special-Tarif III der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung	Ermäßigung des neuen Satzes in Spalte 2 gegen Spalte 3	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 1,20 M. für 1 t	Special-Tarif II. Bis 400 km die Fracht für 350 km = 13,50 M. für 1 t. Darüber 0,88 ₰ für 1 t	Special-Tarif II der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung	Ermäßigung des neuen Satzes in Spalte 6 gegen Spalte 7	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 1,20 M. für 1 t
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
	Frachtsatz für 1 t in Mark		M.	₰	Frachtsatz für 1 t in Mark		M.	₰
500	10,11	12,20	2,09	1,78	14,38	18,70	4,32	2,64
600	11,82	14,40	3,08	1,69	15,26	22,20	6,94	2,34
700	12,53	16,60	4,07	1,62	16,14	25,70	9,56	2,14
800	13,74	18,80	5,06	1,57	17,02	29,20	12,18	1,98
900	14,95	21,00	6,05	1,53	17,90	32,70	14,80	1,86
1000	16,16	23,20	7,04	1,496	18,80	36,20	17,40	1,76

km	Special-Tarif II für Wagenladungen unter 10 000 kg. Bis 400 km die Fracht für 350 km = 13,50 M. für 1 t. Darüber 1,48 ₰ für 1 tkm	Spezial-Tarif II der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung	Ermäßigung des neuen Satzes in Spalte 18 gegen Spalte 19	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 1,20 M. für 1 t	Klasse A 2. Bis 400 km die Fracht für 350 km = 18,70 M. Darüber 1,28 ₰ für 1 tkm	Klasse A 2 der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung	Ermäßigung des neuen Satzes in Spalte 22 gegen Spalte 23	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 1,20 M. für 1 t
	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.
	Frachtsatz für 1 t in Mark		M.	₰	Frachtsatz für 1 t in Mark		M.	₰
500	14,98	18,70	3,72	2,76	19,98	26,20	6,22	3,76
600	16,46	22,20	5,74	2,54	21,26	31,20	9,94	3,34
700	17,94	25,70	7,76	2,39	22,54	36,20	13,66	3,05
800	19,42	29,20	9,78	2,28	23,82	41,20	17,38	2,83
900	20,90	32,70	11,80	2,19	25,10	46,20	21,10	2,66
1000	22,336	36,20	13,864	2,11	26,336	51,20	24,864	2,51

	Special-Tarif I.				Klasse B.			
km	Bis 400 km die Fracht für 350 km = 17,00 ℳ für 1 t. Darüber 0,74 ₰ für 1 tkm	Special-Tarif I der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung	Ermäßigung des neuen Satzes in Spalte 10 gegen Spalte 11	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 1,20 ℳ für 1 t	Bis 400 km die Fracht für 350 km = 22,20 ℳ für 1 t. Darüber 0,67 ₰ für 1 tkm	Klasse B der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung	Ermäßigung des neuen Satzes in Spalte 14 gegen Spalte 15	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 1,20 ℳ für 1 t
	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
	Frachtsatz für 1 t in Mark		ℳ	₰	Frachtsatz für 1 t in Mark		ℳ	₰
500	17,74	23,70	5,96	3,31	22,87	31,20	8,33	4,33
600	18,48	28,20	9,72	2,88	23,54	37,20	13,66	3,72
700	19,22	32,70	13,48	2,57	24,21	43,20	18,99	3,29
800	19,96	37,20	17,24	2,35	24,88	49,20	24,32	2,96
900	20,70	41,70	21,00	2,17	25,55	55,20	29,65	2,71
000	21,44	46,20	24,76	2,02	26,24	61,20	34,96	2,50

	Klasse A 1.				Stückgut.			
km	Bis 400 km die Fracht für 350 km = 25,50 ℳ Darüber 1,34 ₰ für 1 tkm	Klasse A 1 der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung	Ermäßigung des neuen Satzes in Spalte 26 gegen Spalte 27	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 2 ℳ für 1 t	Bei 400 km die Fracht für 350 km = 40,50 ℳ Darüber 2,19 ₰ für 1 tkm	Stückgutklasse der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung	Ermäßigung des neuen Satzes in Spalte 30 gegen Spalte 31	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 2 ℳ für 1 t
	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.
	Frachtsatz für 1 t in Mark		ℳ	₰	Frachtsatz für 1 t in Mark		ℳ	₰
500	26,84	35,50	8,66	4,97	42,69	57,00	14,31	8,14
600	28,18	42,20	14,02	4,36	44,88	68,00	23,12	7,15
700	29,52	48,90	19,38	3,93	47,07	79,00	31,93	6,44
800	30,86	55,60	24,74	3,61	49,26	90,00	40,74	5,91
900	32,20	62,30	30,10	3,36	51,45	101,00	49,55	5,49
000	33,536	69,00	35,464	3,154	53,60	112,00	58,40	5,16

Beilage J.

km	Special-Tarif III. Fracht für 1000 km und 1 t = 16,16 ℳ. von der bis 1600 km 1,29 ₰ für 1 tkm	Special-Tarif III der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung	Ermäßigung des neuen Frachtsatzes in Spalte 2 gegen Spalte 3	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 1,20 ℳ.	Special-Tarif II. Fracht für 1000 km und 1 t = 18,80 ℳ. von da bis 1600 km 1,40 ₰ für 1 tkm	Spezial-Tarif II der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung	Ermäßigung des neuen Frachtsatzes in Spalte 6 gegen Spalte 7	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 1,20 ℳ.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
	Frachtsatz für 1 t in Mark		ℳ.	₰	Frachtsatz für 1 t in Mark		ℳ.	₰
1100	17,45	25,40	7,95	1,48	20,20	39,70	19,50	1,73
1200	18,74	27,60	8,86	1,46	21,60	43,20	21,60	1,70
1300	20,08	29,80	9,77	1,45	23,00	46,70	23,70	1,68
1400	21,32	32,00	10,68	1,44	24,40	50,20	25,80	1,66
1500	22,61	34,20	11,59	1,43	25,80	53,70	27,90	1,64
1600	23,90	36,40	12,50	1,42	27,20	57,20	30,00	1,63

km	Special-Tarif II für Wagenladungen unter 10 000 kg. Fracht für 1000 km und 1 t = 22,34 ℳ. von da ab bis 1600 km 1,86 ₰ für 1 tkm	Special-Tarif II der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung	Ermäßigung des neuen Frachtsatzes in Spalte 19 gegen Spalte 18	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 1,20 ℳ.	Klasse A 2. Fracht für 1000 km und 1 t = 26,34 ℳ. von da ab bis 1600 km 2,03 ₰ für 1 tkm	Klasse A 2 der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung	Ermäßigung des neuen Frachtsatzes in Spalte 22 gegen Spalte 23	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 1,20 ℳ.
	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.
	Frachtsatz für 1 t in Mark		ℳ.	₰	Frachtsatz für 1 t in Mark		ℳ.	₰
1100	24,20	39,70	15,50	2,09	28,37	56,20	27,83	2,47
1200	26,06	43,20	17,14	2,07	30,40	61,20	30,80	2,43
1300	27,92	46,70	18,78	2,06	32,43	66,20	33,77	2,40
1400	29,78	50,20	20,42	2,04	34,46	71,20	36,74	2,38
1500	31,64	53,70	22,06	2,03	36,49	76,20	39,71	2,35
1600	33,47	57,20	23,73	2,02	38,47	81,20	42,73	2,33

km	Special-Tarif I.				Klasse B.			
	Fracht für 1000 km und 1 t = 21,44 M. von da bis 1600 km 1,51 ₰ für 1 tkm	Special-Tarif I der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung	Ermäßigung des neuen Satzes in Spalte 10 gegen Spalte 11	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 1,20 M.	Fracht für 1000 km und 1 t = 26,24 M. von da bis 1600 km 1,71 ₰ für 1 tkm	Klasse B der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung	Ermäßigung des neuen Frachtsatzes in Spalte 14 gegen Spalte 15	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 1,20 M.
	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
	Frachtsatz für 1 t in Mark		M.	₰	Frachtsatz für 1 t in Mark		M.	₰
100	22,95	50,70	27,75	1,98	27,95	67,20	39,25	2,43
200	24,46	55,20	30,74	1,94	29,66	73,20	43,54	2,37
300	25,97	59,70	33,73	1,91	31,37	79,20	47,88	2,32
400	27,48	64,20	36,72	1,88	33,08	85,20	52,12	2,28
500	28,99	68,70	39,71	1,85	34,79	91,20	56,41	2,24
600	30,50	73,20	42,70	1,88	36,50	97,20	60,70	2,23

km	Klasse A 1.				Stückgut.			
	Fracht für 1000 km und 1 t = 33,54 M. von da bis 1600 km 2,33 ₰ für 1 tkm	Klasse A 1 der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung	Ermäßigung des neuen Frachtsatzes in Spalte 26 gegen Spalte 27	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 2 M.	Fracht für 1000 km und 1 t = 53,60 M. von da bis 1600 km 4,04 ₰ für 1 tkm	Stückgutklasse der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung	Ermäßigung des neuen Frachtsatzes in Spalte 30 gegen Spalte 31	Einheitssatz für 1 tkm auf der ganzen Strecke nach Abzug der Bahnhofsgebühr von 2 M.
	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.
	Frachtsatz für 1 t in Mark		M.	₰	Frachtsatz für 1 t in Mark		M.	₰
100	35,87	75,70	39,83	3,08	57,64	123,00	65,36	5,06
200	38,20	82,40	44,20	3,02	61,68	134,00	72,32	4,97
300	40,53	89,10	48,57	2,96	65,72	145,00	79,28	4,90
400	42,86	95,80	52,94	2,92	69,76	156,00	86,24	4,84
500	45,19	102,50	57,31	2,88	73,80	167,00	93,20	4,79
600	47,47	109,20	61,73	2,84	77,80	178,00	100,20	4,74

Beilage K.

Von den Betriebs-Ausgaben für 1889/90, welche betragen:

a) einschließlich der Kosten für erhebliche Ergänzungen ꝛc. . . . . 419 365 735 ℳ

b) ausschließlich der Kosten für erhebliche Ergänzungen ꝛc. . . . . 413 086 169 =

entfallen:

a) auf die Bahnverwaltung:

Spalte 59 Persönl. Ausgaben . .		27 325 620 ℳ	
= 75 tägliche Ausgaben . . .		2 214 530 =	
= 87 Unterhaltung der Bahnanlagen:			
a) freie Strecke . .	28 687 668 ℳ		
b) Stationsanlagen .	18 092 369 =		
c) Telegraphen ꝛc. .	1 905 053 =		
		48 685 090 =	
123. Erneuerung des Anbaues			
a) durchgehende Geleise	13 769 464 ℳ		
b) Nebengeleise . .	1 407 729 =		
c) Weichen u. Kreuzungsstücke in durchgehenden u. Nebengeleisen	2 369 292 =		
d) Schwellen in durchgehenden u. Nebengeleisen	12 552 159 =		
		30 098 644 =	
145b. Sonstige Vergütungen:		1 283 969 =	
			109 607 853 =

b) auf die Transportverwaltung:

1. äußerer Stationsdienst:			
Sp. 60 Persönl. Ausgaben. .	51 125 329 ℳ		
= 77 sächliche Ausgaben . . .	6 303 038 =		
= 146 Benutzung fremder Anlagen bezw. Beamten . .	363 605 =		
		57 791 972 ℳ	
		Zu übertragen	109 607 853 ℳ

Uebertrag 109 607 853 ℳ

2. auf den Expeditionsdienst:

Sp. 61	Persönl. Ausgaben	24 729 140 ℳ	
= 78	sächliche Ausgaben	3 155 075 =	
= 147	Benutzung fremder Bahnanlagen	152 120 =	
			28 036 335 ℳ

3. Zugbegleitungsdienst:

Sp. 62	Persönl. Ausgaben	28 005 526 ℳ	
= 79	sächliche Ausgaben	353 860 =	
= 148	Benutzung fremder Anlagen ꝛc.	35 851 =	
			28 395 237 =

4. Zugförderungsdienst:

Sp. 63	Persönl. Ausgaben	37 959 997 ℳ	
= 80	sächliche Ausgaben	1 357 829 =	
= 110	Unterhaltung der Betriebsmittel	84 072 781 =	
= 134	Erneuerung dergl.	22 892 801 =	
= 149	Benutzung fremder Anlagen ꝛc.	361 322 =	
= 154	Benutzung fremder Betriebsmittel	245 159 =	
		146 889 889 =	
			261 113 433 =
	hierzu Allgemeine Verwaltung		42 364 883 =
	Zusammen		413 086 169 ℳ

Hiernach berechnen sich die baaren Auslagen

a) für den Streckendienst:

Spalte 59		27 325 620 ℳ
= 75		2 214 530 =
= 87a.		28 687 668 =
	Zu übertragen	58 227 818 ℳ

Uebertrag 58 227 818 M.

c) (Telegraphen — 1/10 für außerbetriebliche Benutzung) . . . 1 714 548 =
Spalte 62 . . . . . 28 005 526 =
= 79 . . . . . 353 860 =
= 148 . . . . . 35 851 =
= 145b. Sonstige Vergütungen 1 283 969 =
Zusammen Strecken-Dienst 89 621 572 M.

b) für den Zugförderungsdienst:

Spalte 63 . . . . 37 959 997 M. — 6 085 700 M. = 31 874 297 M.
= 80 . . . . 1 357 829 = 1 357 829 =
= 110 setzt sich zusammen aus:

Kosten des Bahntransports . . . . . 34 163 324 =
Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel . . . . . 49 909 457 =
zusammen 84 072 781 M.

110. Von den Kosten des Bahntransports gehen als Bahnhofsdienst ab

1. Kosten des Rangirens mit Pferden 558 818 M.
2. 75% der Kosten des Rangirens mit Locomotiven, d. h. (excl. der pers. Kosten, der Unterhaltungs- und Erneuerungskosten . . . . 6 861 156 =
7 419 974 M.

bleiben für den Bahntransport auf freier Strecke . . . . . 26 743 350 =

110. Von den Unterhaltungskosten der Betriebsmittel gehen für den (Rangir-) Bahnhofs-Dienst ab . . . . 6 101 550 M., somit bleiben . . . . . 43 807 907 =
Zu übertragen 103 783 383 M.

Uebertrag 103 783 383 M.

134. Von den Erneuerungskosten der Betriebsmittel gehen für den Bahnhofsdienst ab 5 041 835 M.
bleiben . . . . . 17 850 966 M.

149. Benutzung fremder Anlagen . . . . . 361 322 M.

154. Benutzung fremder Betriebsmittel . . . . . 245 159 =

Zusammen b) Zugförderungsdienst 104 389 864 M.

Wenn bezüglich der übrigen Ausgaben der Stationsdienst und Expeditionsdienst ganz unberücksichtigt bleibt, kommen als übrige Ausgaben in Betracht:

123. Erneuerung des Oberbaues, durchgehende Geleise . . . . . 13 769 464 M.
Von den Kosten der Erneuerung der Weichen- und Kreuzungsstücke schätzungsweise $^1/_{10}$ mit . . . . . 236 930 =
Von den Kosten der Schwellen in durchgehenden und Nebengeleisen: schätzungsweise $^8/_{10}$ . . . . . 10 041 727 =

134. Erneuerung der Betriebsmittel abzüglich der auf Rangirlandterrain entfallenden Kosten . . . . . 17 850 966 =

Zusammen die übrigen Ausgaben 41 899 087 M.

Diesen übrigen Ausgaben stehen an Nebeneinnahmen gegenüber:

Pachtzins	671 319 M.	
Andere Vergütungen . .	3 644 731 =	
Vergütung f. Ueberlassung von Betriebsmitteln . .	1 147 500 =	
Erträge und Veräußerungen	11 171 461 =	
Verschiedene sonstige Einnahmen	11 869 750 =	
		28 504 761 M.

so daß diese Baarauslagen sich bis auf 13 349 326 M. vermindern.

Wird schätzungsweise angenommen, daß die Baarauslagen sich bei Beförderung von 15 000 kg Wagen:

a) bezüglich der Kosten des Streckendienstes um $^1/_6$,
b) bezüglich des Zugförderungsdienstes um $^1/_{10}$,
c) bezüglich der übrigen baaren Auslagen um $^1/_6$ vermindern,

so ergeben sich an baaren Auslagen für die 1888/89 geförderten 20 651 932 577 tkm

a) für den Streckendienst:

89 621 572 — 14 937 000 = 74 684 572 M.

Zu übertragen 74 684 572 M.

Uebertrag 74 684 572 ℳ

b) für den Zugförderungsdienst:
104 389 864 — 10 438 986 = 93 950 878 „

c) für die übrigen Ausgaben (abzüglich der Nebeneinnahmen):
13 394 326 — 2 232 366 = 11 161 960 „

179 797 413 ℳ

$$\frac{179\,797\,413}{20\,651\,932\,577} = 0{,}87\ ₰$$

Werden die Nebeneinnahmen nicht abgezogen, so ergeben sich:

a) für den Streckendienst . . . . . 74 684 572 ℳ
b) für den Zugförderungsdienst . . . . . 93 950 878 „
c) für die übrigen Baarauslagen . . . . . 34 915 906 „
41 899 087 — 6 983 181 =

203 551 356 ℳ

$$\frac{203\,551\,356}{20\,651\,932\,577} = 0{,}99\ ₰$$

Werden in die übrigen Ausgaben die Kosten der erheblichen Ergänzungen mit einbezogen, dagegen die Nebeneinnahmen ausgeschieden so ergeben sich:

a) für den Streckendienst (wie vor) . . . . . 74 684 572 ℳ
b) für den Zugförderungsdienst (wie vor) . . . . 93 950 878 „
c) an übrigen Ausgaben (abzüglich der Nebeneinnahmen) (wie vor) 13 394 326 ℳ
Hierzu die Kosten der erhebl. Ergänzungen 6 279 566 „
19 673 892 ℳ — 1/6 hiervon = 16 394 894 „
zusammen 185 030 344 ℳ

Danach $\frac{185\,030\,344}{20\,651\,932\,577} = 0{,}89\ ₰$

Werden dagegen die Nebeneinnahmen nicht abgezogen, die Kosten der erheblichen Ergänzung aber mitgerechnet, so ergeben sich:

a) für den Streckendienst (wie vor) . . . . 74 684 572 ℳ
b) für den Zugförderungsdienst (wie vor) . . 93 950 878 „
c) an übrigen Ausgaben:
41 899 087 ℳ
6 279 566 „
zusammen 48 178 653 ℳ — 1/6 davon = 40 148 878 „
zusammen 208 784 328 ℳ

Danach $\frac{208\,784\,328}{20\,651\,932\,577} = 1{,}01\ ₰$

Bei 10 000 kg Wagen ergeben sich:

zu A.	89 621 572	ℳ	
	104 389 864	=	
	13 394 326	=	
zus.:	207 405 762	ℳ	= 1,00 ₰
zu B.	89 621 572	ℳ	
	104 389 864	=	
	41 899 087	=	
zus.:	235 910 523	ℳ	= 1,14 ₰
zu C.	89 621 572	ℳ	
	104 389 864	=	
	19 673 892	=	
zus.:	213 685 328	ℳ	= 1,04 ₰
zu D.	89 621 572	ℳ	
	104 389 864	=	
	48 178 653	=	
zus.:	242 190 089	ℳ	= 1,17 ₰

Der Unterschied beträgt hiernach:

zu A. 1,00 — 0,87 = 0,13 ₰
zu B. 1,14 — 0,99 = 0,15 ₰
zu C. 1,04 — 0,89 = 0,15 ₰
zu D. 1,17 — 1,01 = 0,16 ₰.

Beilage I.

I. Vergleichung der durchschnittlichen Getreide- und Mehlpreise östlicher Handelsplätze mit denjenigen einiger süddeutschen Plätze.

1. Weizen für 1 t.

Posen—Mannheim.

Posen—Frankfurt . . 739 km,
Frankfurt—Mannheim 81 =
Posen—Mannheim . . 820 km,

jetzige Fracht { Posen—Berlin . . . . 10,90 ℳ, Berlin—Frankfurt . . 25,60 = } ermäßigte Fracht 19,51 ℳ
= Frankfurt—Mannheim 4,60 = jetzige Fracht . . 4,60 =
jetzige Fracht Posen—Mannheim . . 41,10 ℳ, ermäßigte Fracht 24,11 ℳ

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885	1886	1887	1888	1889
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1. in Mannheim	187,38	189,25	190,13	206,22	211,38
2. = Posen	155,62	150,10	159,11	167,48	174,94
3. = Mannheim theurer	31,76	39,15	31,02	38,74	36,34
4. ermäßigte Fracht	24,11	24,11	24,11	24,21	24,11
5. Ueberschuß von 3 über 4	7,55	15,04	6,91	14,63	12,23
6. jetzige Fracht	41,10	41,10	41,10	41,10	41,10
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	9,34	1,95	10,08	2,36	4,76

Bromberg—Mannheim.

Bromberg—Frankfurt a. M. 875 km,
Frankfurt—Mannheim . . 81 =
Bromberg—Mannheim . . 956 km,

jetzige Fracht { Bromberg—Berlin . . 13,90 ℳ / Berlin—Frankfurt . . 25,90 = }, ermäßigte Fracht 20,51 ℳ

= Frankfurt—Mannheim 4,60 = jetzige Fracht . . 4,60 ℳ

jetzige Fracht Bromberg—Mannheim 44,40 ℳ, ermäßigte Fracht 25,11 ℳ.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885	1886	1887	1888	1889
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1. in Mannheim	187,38	189,25	190,13	206,22	211,28
2. = Posen	155,62	150,10	159,11	167,48	174,94
ab jetzige Fracht Posen—Bromberg	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00
in Bromberg	148,62	143,10	152,11	160,48	167,94
3. in Mannheim theurer	38,76	46,15	38,02	45,74	43,34
4. ermäßigte Fracht	25,11	25,11	25,11	25,11	25,11
5. Ueberschuß von 3 über 4	13,65	21,04	12,91	20,63	18,23
6. jetzige Fracht	44,40	44,40	44,40	44,40	44,40
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	5,64	—	6,38	—	1,06
Ueberschuß von 3 gegen 6	—	1,75	—	1,34	—

Thorn—Mannheim.

Thorn—Frankfurt . . 881 km,
Frankfurt—Mannheim 81 =
Thorn—Mannheim . . 962 km,

T.—F. ermäßigte Fracht 20,56 ℳ, jetzige Fracht 40,80 ℳ
F.—M. jetzige Fracht . . 4,60 = = = 4,60 =
T.—M. ermäßigte Fracht 25,16 ℳ, jetzige Fracht 45,40 ℳ

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Mannheim	187,38	189,25	190,13	206,22	211,28
2. = Posen	155,62	150,10	159,11	167,48	174,94
ab jetzige Fracht Posen—Thorn	6,56	6,56	6,56	6,56	6,56
in Thorn	149,06	143,54	152,55	160,92	168,38
3. in Mannheim theurer	38,32	45,71	37,58	45,30	42,90
4. ermäßigte Fracht	25,16	25,16	25,16	25,16	25,16
5. Ueberschuß von 3 über 4	13,16	20,55	12,42	20,14	17,74
6. jetzige Fracht	45,40	45,40	45,40	45,40	45,40
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	7,08	—	—	—	2,50
Ueberschuß von 3 über 6	—	0,31	—	—	—

Insterburg—Mannheim.

Insterburg—Frankfurt . . . 1184 km,
Frankfurt—Mannheim . . . 81 =
Insterburg—Mannheim . . 1265 km,

I.—F. ermäßigte Fracht 24,22 M., jetzige Fracht | Insterburg—Berlin 23,0 M. | Berlin—Frankfurt 25,9 =

F.—M. jetzige Fracht . . 4,60 = = = ... 4,6 =

I.—M. ermäßigte Fracht 28,82 M., jetzige Fracht . . . . . 53,50 M.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Mannheim	187,38	189,25	190,13	206,22	211,28
2. = Königsberg	157,67	153,50	159,17	166,08	176,50
ab jetzige Fracht Königsberg—Insterburg	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
in Insterburg	153,27	149,10	154,77	161,68	172,10
3. in Mannheim theurer	34,11	40,15	35,36	44,54	39,18
4. ermäßigte Fracht	28,82	28,82	28,82	28,82	28,82
5. Ueberschuß von 3 über 4	5,29	11,33	6,54	15,72	10,36
6. jetzige Fracht	53,50	53,50	53,50	53,50	53,50
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	19,39	13,35	18,14	8,96	14,32

Königsberg—Mannheim.

Königsberg—Frankfurt . . . . 1132 km,
Frankfurt—Mannheim . . . . 81 =
Königsberg—Mannheim . . . 1213 km,

K.—F. ermäßigte Fracht 23,43 M., jetzige Fracht | Königsberg—Berlin 21,00 M. | Berlin—Frankfurt 25,90 =

F.—M. jetzige Fracht . 4,60 = = = ... 4,60 =

K.—M. ermäßigte Fracht 28,03 M., jetzige Fracht . . . . . 51,50 M.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885	1886	1887	1888	1889
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.
1. in Mannheim	187,38	189,25	190,13	206,22	211,28
2. = Königsberg	157,67	153,50	159,17	166,08	176,50
3. = Mannheim theurer . .	29,71	35,75	30,96	40,14	34,78
4. ermäßigte Fracht	28,03	28,03	28,03	28,03	28,03
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	1,68	7,72	2,93	12,11	6,75
6. jetzige Fracht	51,50	51,50	51,50	51,50	51,50
7. Fehlbetrag 3 gegen 6 . .	21,79	15,75	20,54	11,36	16,72

Danzig—Mannheim.

Danzig—Frankfurt . . . 1000 km,
Frankfurt—Mannheim . 81 =
Danzig—Mannheim . . 1081 km,

D.—F. ermäßigte Fracht 21,44 ℳ, jetzige Fracht { Danzig—Berlin 17,70 ℳ. / Berlin—Frankfurt 25,90 = }

F.—M. jetzige Fracht . . 4,60 ℳ, = = ... 4,60 =

D.—M. ermäßigte Fracht 26,04 ℳ, jetzige Fracht . . . . . 48,20 ℳ.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885	1886	1887	1888	1889
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.
1. in Mannheim	187,38	189,25	190,13	206,22	211,28
2. = Danzig, zusätzlich 30 bezw. 50 ℳ. Zoll f. russisch. Weizen	173,24	168,90	171,48	185,17	187,54
3. in Mannheim theurer . .	14,14	20,85	18,65	21,05	23,74
4. ermäßigte Fracht	26,04	26,04	26,04	26,04	26,04
5. Fehlbetrag 3 gegen 4 . .	11,90	5,69	7,39	4,99	2,30
6. jetzige Fracht	48,20	48,20	48,20	48,20	48,20
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6 .	34,06	27,85	29,55	27,15	24,46

Stettin—Mannheim.

Stettin—Frankfurt . . . . . 680 km,
Frankfurt—Mannheim . . . . 81 =
Stettin—Mannheim . . . . . 761 km,

St.—F. ermäßigte Fracht 19,07 ℳ, jetzige Fracht 31,80 ℳ.
F.—M. jetzige Fracht . . 4,60 = = = 4,60 =
St.—M. ermäßigte Fracht 23,67 ℳ, jetzige Fracht 36,40 ℳ.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Mannheim	187,38	189,25	190,13	206,22	211,28
2. = Stettin	159,13	154,25	166,36	176,01	181,87
3. in Mannheim theurer	28,25	35,00	23,77	30,21	29,41
4. ermäßigte Fracht	23,67	23,67	23,67	23,67	23,67
5. Ueberschuß von 3 über 4	4,58	11,33	0,10	6,54	5,74
6. jetzige Fracht	36,40	36,40	36,40	36,40	36,40
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	8,15	1,40	12,63	6,19	6,99

Berlin—Mannheim.

Berlin—Frankfurt . . . . 536 km,
Frankfurt—Mannheim . . 81 =
Berlin—Mannheim . . . 617 km,

B.—F. ermäßigte Fracht 18,01 M., jetzige Fracht 25,30 M.
F.—M. jetzige Fracht . . 4,60 = = = 4,60 =
B.—M. ermäßigte Fracht 22,61 M., jetzige Fracht 29,90 M.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Mannheim	187,38	189,25	190,13	206,22	211,28
2. = Berlin	160,90	151,32	164,38	172,24	187,73
3. = Mannheim theurer	26,48	37,93	25,75	33,98	23,55
4. ermäßigte Fracht	22,61	22,61	22,61	22,61	22,61
5. Ueberschuß von 3 über 4	3,87	15,32	3,14	11,37	0,94
6. jetzige Fracht	29,90	29,90	29,90	29,90	29,90
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	3,42	—	4,15	—	6,45
Ueberschuß von 3 über 6	—	8,03	—	4,08	—

Breslau—Mannheim.

Breslau—Frankfurt a. M. . 730 km,
Frankfurt—Mannheim . . . 81 =
Breslau—Mannheim . . . . 811 km,

B.—F. ermäßigte Fracht 19,44 M., jetzige Fracht 34,10 M.
F.—M. jetzige Fracht . . 4,60 = = = 4,60 =
B.—M. ermäßigte Fracht 24,04 M., jetzige Fracht 38,70 M.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 ℳ	1886 ℳ	1887 ℳ	1888 ℳ	1889 ℳ
1. in Mannheim	187,38	189,25	190,13	206,22	211,28
2. = Breslau	145,98	141,76	153,37	165,06	173,75
3. = Mannheim theurer	41,40	47,49	46,76	41,16	37,53
4. ermäßigte Fracht	24,04	24,04	24,04	24,04	24,04
5. Ueberschuß von 3 über 4	17,36	23,45	22,72	17,12	13,49
6. jetzige Fracht	38,70	38,70	38,70	38,70	38,70
7. Ueberschuß von 3 über 6	2,70	8,79	8,06	2,46	—
Fehlbetrag von 3 gegen 6	—	—	—	—	1,17

Posen—Frankfurt a. M. 739 km.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888		1889	
1. in Frankfurt a. M.	188,23	ℳ	197,18	ℳ
2. = Posen	167,48	=	174,94	=
3. in Frankfurt theurer	20,75	ℳ	22,24	ℳ
4. ermäßigte Fracht Posen—Frankfurt a. M.	19,51	=	19,51	=
5. Ueberschuß von 3 über 4	1,24	ℳ	2,73	ℳ
6. jetzige Fracht Posen—Frankfurt a. M.	36,50	=	36,50	=
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	15,75	ℳ	14,26	ℳ

Bromberg—Frankfurt a. M. 875 km.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888		1889	
1. in Frankfurt a. M.	188,23	ℳ	197,18	ℳ
2. = Bromberg	160,48	=	167,94	=
3. = Frankfurt theurer	27,75	ℳ	29,24	ℳ
4. ermäßigte Fracht Bromberg—Frankfurt	20,51	=	20,51	=
5. Ueberschuß von 3 über 4	7,24	ℳ	8,73	ℳ
6. jetzige Fracht Bromberg—Frankfurt	39,80	=	39,90	=
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	12,05	ℳ	10,56	ℳ

Insterburg—Frankfurt a. M. 1184 km.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888		1889	
1. in Frankfurt a. M.	188,23	ℳ	197,18	ℳ
2. = Insterburg	161,68	=	172,10	=
3. = Frankfurt a. M. theurer	26,55	ℳ	25,08	ℳ
4. ermäßigte Fracht Insterburg—Frankfurt a. M.	24,22	=	24,22	=
5. Ueberschuß von 3 über 4	2,33	ℳ	0,86	ℳ
6. jetzige Fracht Insterburg—Frankfurt a. M.	48,90	=	48,90	=
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	22,35	ℳ	23,82	ℳ

Königsberg—Frankfurt a. M. 1132 km.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1889
1. in Frankfurt a. M.	188,23 ℳ	197,18 ℳ
2. = Königsberg	166,08 =	176,50 „
3. = Frankfurt a. M. theurer	22,15 ℳ	20,68 ℳ
4. ermäßigte Fracht Königsb.—Frankfurt a. M.	23,43 =	23,43 =
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4	1,28 ℳ	2,75 ℳ

Berlin—Frankfurt a. M. 536 km.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1889
1. in Frankfurt a. M.	188,23 ℳ	197,18 ℳ
2. = Berlin	172,24 =	187,73 =
3. = Frankfurt a. M. theurer	15,99 ℳ	9,45 ℳ
4. ermäßigte Fracht Berlin—Frankfurt a. M.	18,01 =	18,01 =
5. Fehlbetrag 3 gegen 4	2,02 ℳ	8,56 ℳ

Breslau—Frankfurt a. M. 730 km.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1889
1. in Frankfurt a. M.	188,23 ℳ	197,18 ℳ
2. = Breslau	165,06 =	173,75 =
3. = Frankfurt a. M. theurer	23,17 ℳ	23,43 ℳ
4. ermäßigte Fracht Breslau—Frankfurt a. M.	19,44 =	19,44 =
5. Ueberschuß von 3 über 4	3,73 ℳ	3,99 ℳ

Posen—Stuttgart.

Posen—Frankfurt	739 km, ermäßigte Fracht	19,51 ℳ
Frankfurt—Stuttgart	210 = jetzige Fracht	10,20 =
Posen—Stuttgart	949 km, ermäßigte Fracht	29,71 ℳ

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1889
1. in Stuttgart	209,60 ℳ	212,50 ℳ
2. = Posen	167,48 =	174,94 =
3. = Stuttgart theurer	42,12 ℳ	37,56 ℳ
4. ermäßigte Fracht	29,71 =	29,71 =
5. Ueberschuß von 3 über 4	12,41 ℳ	7,85 ℳ
6. jetzige Fracht Posen—Berlin—Frankfurt—Stuttgart	46,70 =	46,70 =
7. Fehlbetrag 3 gegen 6	4,58 ℳ	9,14 ℳ

Bromberg—Stuttgart.

Bromberg—Frankfurt	875 km,	ermäßigte Fracht	20,51 ℳ.
Frankfurt—Stuttgart	210 =	jetzige Fracht	10,20 =
Bromberg—Stuttgart	1085 km,	ermäßigte Fracht	30,71 ℳ.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1889
1. in Stuttgart	209,60 ℳ.	212,50 ℳ.
2. = Bromberg	160,48 =	167,94 =
3. = Stuttgart theurer	49,12 ℳ.	44,56 ℳ.
4. ermäßigte Fracht	30,71 =	30,71 =
5. Ueberschuß von 3 über 4	18,41 ℳ.	13,85 ℳ.

Insterburg—Stuttgart.

Insterburg—Frankfurt	1184 km,	ermäßigte Fracht	24,22 ℳ.
Frankfurt—Stuttgart	210 =	jetzige Fracht	10,20 =
Insterburg—Stuttgart	1394 =	ermäßigte Fracht	34,42 ℳ.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1889
1. in Stuttgart	209,60 ℳ.	212,50 ℳ.
2. = Insterburg	161,68 =	172,10 =
3. = Stuttgart theurer	47,92 ℳ.	40,40 ℳ.
4. ermäßigte Fracht	34,42 =	34,42 =
5. Ueberschuß von 3 über 4	13,50 ℳ.	5,98 ℳ.

Königsberg—Stuttgart.

Königsberg—Frankfurt	1132 km,	ermäßigte Fracht	23,43 ℳ.
Frankfurt—Stuttgart	210 =	jetzige Fracht	10,20 =
Königsberg—Stuttgart	1342 km,	ermäßigte Fracht	33,63 ℳ.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1890
1. in Stuttgart	209,60 ℳ.	212,50 ℳ.
2. = Königsberg	166,08 =	176,50 =
3. = Stuttgart theurer	43,52 ℳ.	36,00 ℳ.
4. ermäßigte Fracht	33,63 =	33,63 =
5. Ueberschuß von 3 über 4	9,89 ℳ.	2,37 ℳ.

Stettin—Stuttgart

Stettin—Frankfurt	680 km,	ermäßigte Fracht	19,07 ℳ.
Frankfurt—Stuttgart	210 =	jetzige Fracht	10,20 =
Stettin—Stuttgart	890 km,	ermäßigte Fracht	29,27 =

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1889
1. in Stuttgart	209,60 M.	212,50 M.
2. = Stettin	176,01 =	181,87 =
3. = Stuttgart theurer	33,59 M.	30,63 M.
4. ermäßigte Fracht	29,27 =	29,27 =
5. Ueberschuß von 3 über 4	4,32 M.	1,36 M.

Berlin—Stuttgart.

Berlin—Frankfurt	536 km,	ermäßigte Fracht	18,01 M.
Frankfurt—Stuttgart	210 =	jetzige Fracht	10,20 =
Berlin-Stuttgart	746 km,	ermäßigte Fracht	28,21 M.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1889
1. in Stuttgart	209,60 M.	212,50 M.
2. = Berlin	172,24 =	187,73 =
3. = Stuttgart theurer	37,36 M.	24,77 M.
4. ermäßigte Fracht	28,21 =	28,21 =
5. Ueberschuß von 3 über 4	9,15 M.	—
Fehlbetrag von 3 gegen 4	— =	3,44 M.

Breslau—Stuttgart.

Breslau—Frankfurt	730 km,	ermäßigte Fracht	19,44 M.
Frankfurt—Stuttgart	210 =	jetzige Fracht	10,20 =
Breslau—Stuttgart	940 km,	ermäßigte Fracht	29,64 M.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1889
1. in Stuttgart	209,60 M.	212,50 M.
2. - Breslau	165,06 =	173,75 =
3. = in Stuttgart theurer	44,54 M.	38,75 M.
4. ermäßigte Fracht	29,64 =	29,64 =
5. Ueberschuß von 3 über 4	14,90 M.	9,11 M.

Posen—München.

Posen—Probstzella	526 km,	ermäßigte Fracht	17,93 M.
Probstzella—München	357 =	jetzige Fracht	17,30 =
Posen—München	883 km,	ermäßigte Fracht	35,23 M.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1889
1. in München	193,88 M.	197,21 M.
2. = Posen	167,48 =	174,94 =
3. = München theurer	26,40 M.	22,27 M.
4. ermäßigte Fracht	35,23 =	35,23 =
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4	8,83 M.	12,96 M.

Bromberg—München.

Bromberg—Probstzella	661 km,	ermäßigte Fracht	18,93 M.
Probstzella—München	357 =	jetzige Fracht	17,80 =
Bromberg—München	1018 =	ermäßigte Fracht	36,23 M.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1889
1. in München	193,88 M.	197,21 M.
2. = Bromberg	160,48 =	167,94 =
3. = in München theurer	33,40 M.	29,27 M.
4. ermäßigte Fracht	36,23 =	36,23 =
5. Fehlbetrag 3 gegen 4	2,83 M.	6,96 M.

Breslau—München.

Breslau—Probstzella	517 km,	ermäßigte Fracht	17,87 M.
Probstzella—München	357 =	jetzige Fracht	17,80 =
Breslau-München	874 km,	ermäßigte Fracht	35,17 M.

Durchschnittspreise für 1 t im Jahre:

	1888	1889
1. in München	193,88 M.	197,21 M.
2. = Breslau	165,06 =	173,75 =
3. = München theurer	28,82 M.	23,46 M.
4. ermäßigte Fracht	35,17 =	35,17 =
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4	6,35 M.	11,71 M.

2. Roggen für 1 t.

Posen—Mannheim 820 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885	1886	1887	1888	1889
	M.	M.	M.	M.	M.
1. in Mannheim	160,76	148,04	142,57	151,63	163,90
2. = Posen	128,05	120,43	111,96	119,74	145,25
3. = Mannheim theurer . .	32,71	27,61	30,61	31,89	18,65
4. ermäßigte Fracht Posen— Mannheim	24,11	24,11	24,11	24,11	24,11
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	8,60	3,50	6,50	7,78	—
Fehlbetrag von 3 gegen 4 .	—	—	—	—	5,46
6. jetzige Fracht	41,10	41,10	41,10	41,10	41,10
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6 .	8,89	13,49	10,49	9,21	22,45

Bromberg—Mannheim 956 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885	1886	1887	1888	1889
	M.	M.	M.	M.	M.
1. in Mannheim	160,76	148,04	142,57	151,63	163,90
2. = Posen	128,05	120,43	111,96	119,74	145,25
ab jetztge Fracht Posen— Bromberg	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00
in Bromberg	121,05	113,43	104,96	112,74	138,25
3. = Mannheim theurer . .	39,71	34,61	37,61	38,89	25,65
4. ermäß. Fracht Bromberg— Mannheim	25,11	25,11	25,11	25,11	25,11
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	14,60	9,50	12,50	13,78	0,54
6. jetzige Fracht	44,40	44,40	44,40	44,40	44,40
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6 .	4,69	9,79	6,79	5,51	18,75

Insterburg—Mannheim 1265 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Mannheim	160,76	148,04	142,57	151,63	163,90
2. = Königsberg	129,96	118,54	104,10	117,31	141,94
ab jetzige Fracht Königsberg—Insterburg	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
in Insterburg	125,56	114,14	99,70	112,91	137,54
3. in Mannheim theurer . . .	35,20	33,90	42,87	38,72	26,36
4. ermäßigte Fracht Insterburg—Mannheim	28,82	28,82	28,82	28,82	28,82
5. Ueberschuß von 3 über 4 . .	6,38	5,08	14,05	9,90	—
Fehlbetrag von 3 gegen 4 . .	—	—	—	—	2,46
6. jetzige Fracht	53,50	53,50	53,50	53,50	53,50
7. Fehlbetrag 3 gegen 6 . . .	18,30	19,60	10,63	14,78	27,14

Königsberg—Mannheim 1213 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Mannheim	160,76	148,04	142,57	151,63	163,90
2. = Königsberg	129,96	118,54	104,10	117,31	141,94
3. = Mannheim theurer . . .	30,80	29,50	38,47	34,32	21,96
4. ermäßigte Fracht Königsberg—Mannheim	28,03	28,03	28,03	28,03	28,03
5. Ueberschuß von 3 über 4 . .	2,77	1,47	10,44	6,29	—
Fehlbetrag von 3 gegen 4 . .	—	—	—	—	6,07

Danzig—Mannheim 1081 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Mannheim	160,76	148,04	142,57	151,63	163,90
2. = Danzig	131,26	120,20	107,97	121,87	149,59
3. = Mannheim theurer . .	29,50	27,84	34,60	29,76	14,31
4. ermäßigte Fracht Danzig—Mannheim	26,04	26,04	26,04	26,04	26,04
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	3,46	1,80	8,56	3,72	—
Fehlbetrag von 3 gegen 4 .	—	—	—	—	11,73

Stettin—Mannheim 761 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Mannheim	160,76	148,04	142,57	151,63	163,90
2. = Stettin	138,00	126,51	118,36	131,86	147,45
3. = Mannheim theurer . .	22,76	21,53	24,21	19,77	16,45
4. ermäßigte Fracht Stettin—Mannheim	23,67	23,57	23,67	23,67	23,67
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	—	—	0,54	—	—
Fehlbetrag von 3 gegen 4 .	0,91	2,14	—	3,90	7,22

Berlin—Mannheim 617 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Mannheim	160,76	148,04	152,57	151,63	163,90
2. = Berlin	140,56	130,59	120,88	134,46	155,58
3. = Mannheim theurer . .	20,20	17,45	21,69	17,17	8,37
4. ermäßigte Fracht Berlin—Mannheim	22,61	22,61	22,61	22,61	22,61
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4 .	2,41	5,16	0,92	5,44	14,24

Breslau—Mannheim 811 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Mannheim	160,76	148,04	142,57	151,63	163,90
2. = Breslau	137,38	131,08	120,92	130,75	152,38
3. = Mannheim theurer . .	23,38	16,96	21,65	20,88	11,52
4. ermäßigte Fracht Breslau—Mannheim	24,04	24,04	24,04	24,04	24,04
5. Fehlbetrag 3 gegen 4 . .	0,66	7,08	2,39	3,16	12,52

Posen—Frankfurt a. M. 739 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1887	1888	1889	
1. in Frankfurt a. M.	137,84	145,98	160,82	ℳ
2. = Posen	111,96	119,74	145,25	=
3. = Frankfurt a. M. theurer	25,38	26,24	15,57	ℳ
4. ermäßigte Fracht Posen—Frankfurt a. M.	19,51	19,51	19,51	=
5. Ueberschuß von 3 über 4	5,87	6,73	—	ℳ
Fehlbetrag von 3 gegen 4	—	—	3,94	=
6. jetzige Fracht Posen—Frankfurt a. M. .	36,50	36,50	36,50	=
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	11,12	10,26	20,98	ℳ

Bromberg—Frankfurt a. M. 875 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1887	1888	1889	
1. in Frankfurt a. M.	137,84	145,98	160,82	ℳ
2. = Bromberg	104,96	112,74	138,25	=
3. = Frankfurt a. M. theurer	32,88	33,24	22,57	ℳ
4. ermäßigte Fracht Bromberg—Frankfurt .	20,51	20,51	20,51	=
5. Ueberschuß von 3 über 4	11,87	12,73	2,06	ℳ
6. jetzige Fracht Bromberg—Frankfurt a. M.	39,80	39,80	39,80	=
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	7,42	6,56	17,23	ℳ

Insterburg—Frankfurt a. M. 1184 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1887	1888	1889	
1. in Frankfurt a. M.	137,34	145,98	160,82	ℳ
2. = Insterburg	99,70	112,91	137,54	=
3. = Frankfurt a. M. theurer	37,64	33,07	23,28	ℳ
4. ermäßigte Fracht Insterburg—Frankf. a. M.	24,22	24,22	24,22	=
5. Ueberschuß von 3 über 4	13,42	8,85	—	ℳ
Fehlbetrag von 3 gegen 4	—	—	0,94	=
6. jetzige Fracht Insterburg—Frankfurt a. M.	48,90	48,90	48,90	=
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	11,26	15,83	25,62	ℳ

Königsberg—Frankfurt a. M. 1132 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1887	1888	1889	
1. in Frankfurt a. M.	137,34	145,98	160,82	ℳ
2. = Königsberg	104,10	117,31	141,94	=
3. = Frankfurt a. M. theurer	33,24	28,67	18,88	ℳ
4. ermäßigte Fracht Königsberg—Frankf. a. M.	23,43	23,43	23,43	=
5. Ueberschuß von 3 über 4	9,81	5,24	—	ℳ
Fehlbetrag von 3 gegen 4	—	—	4,55	ℳ

Danzig—Frankfurt a. M. 1000 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1887	1888	1889	
1. in Frankfurt a. M.	137,84	145,98	160,82	ℳ
2. = Danzig	107,97	121,87	149,59	=
3. = Frankfurt a. M. theurer	29,87	24,11	11,23	ℳ
4. ermäßigte Fracht Danzig—Frankfurt a. M.	21,44	21,44	21,44	=
5. Ueberschuß von 3 über 4	7,93	2,67	—	ℳ
Fehlbetrag von 3 gegen 4	—	—	10,21	ℳ

Posen—Stuttgart 949 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1887	1888	1889	
1. in Stuttgart	153,83	155,11	fehlt	ℳ
2. = Posen	111,96	119,74	fehlt	=
3. = Stuttgart theurer	41,87	35,37	fehlt	ℳ
4. ermäßigte Fracht Posen-Stuttgart	29,71	29,71	fehlt	=
5. Ueberschuß von 3 über 4	12,16	5,66	fehlt	ℳ

Bromberg—Stuttgart 1085 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1887	1888	1889	
1. in Stuttgart	153,83	155,11	fehlt	ℳ
2. = Bromberg	104,96	112,74	fehlt	=
3. = Stuttgart theurer	48,87	42,37	fehlt	ℳ
4. ermäßigte Fracht Bromberg—Stuttgart	30,71	30,71	fehlt	=
5. Ueberschuß von 3 über 4	18,16	11,66	fehlt	ℳ

Insterburg—Stuttgart 1394 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1887	1888	1889	
1. in Stuttgart	153,88	155,11	fehlt	M.
2. = Insterburg	99,70	112,91	fehlt	=
3. = Stuttgart theurer	54,18	42,20	fehlt	M.
4. = ermäßigte Fracht Insterburg—Stuttgart	34,42	34,42	fehlt	=
5. Ueberschuß von 3 über 4	19,71	7,78	fehlt	M.

Königsberg—Stuttgart 1342 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1887	1888	1889	
1. in Stuttgart	153,88	155,11	fehlt	M.
2. = Königsberg	104,10	117,31	fehlt	=
3. = Stuttgart theurer	49,78	37,80	fehlt	M.
4. ermäßigte Fracht Königsberg—Stuttgart	33,68	33,68	fehlt	=
5. Ueberschuß von 3 über 4	16,10	4,17	fehlt	M.

Posen—München 883 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1887	1888	1889	
1. in München	141,58	150,79	160,18	M.
2. = Posen	111,96	119,74	145,25	=
3. = München theurer	29,72	31,05	14,88	M.
4. ermäßigte Fracht Posen—München	35,23	35,23	35,23	=
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4	5,61	4,68	20,35	M.

3. Weizenmehl.

Posen—München 883 km.

(Jetzige Fracht Posen—Probstzella 24,90 M. und Probstzella—München 17,30 M. = 42,20 M.)

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885	1886	1887	1888	1889
	M.	M.	M.	M.	M.
1. in München	285,50	282,00	289,40	293,40	307,00
2. = Posen	238,30	231,30	245,60	259,20	264,20
3. = München theurer	47,20	50,70	43,80	34,20	42,80
4. ermäß. Fracht Posen—München	35,23	35,23	35,23	35,23	35,23
5. Ueberschuß von 3 über 4 . .	11,97	15,47	8,57	—	7,57
Fehlbetrag von 3 gegen 4 . .	—	—	—	1,03	—
6. jetzige Fracht Posen—München	42,20	42,20	42,20	42,20	42,20
7. Ueberschuß von 3 über 6 . .	5,00	8,50	1,60	—	0,60
	—	—	—	8,00	—

Bromberg—München 1018 km.

(Jetzige Fracht Bromberg—Berlin 13,90 M., Berlin—Probstzella 16,20 M. und Probstzella—München 17,30 = 47,40 M.)

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885	1886	1887	1888	1889
	M.	M.	M.	M.	M.
1. in München	285,50	282,00	289,40	293,40	307,00
2. = Posen	238,30	231,30	245,60	259,20	264,20
ab jetzige Fracht Posen—Bromberg	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00
in Bromberg	231,30	224,30	238,60	252,20	257,20
3. in München theurer	54,20	57,70	50,80	41,20	49,80
4. ermäßigte Fracht Bromberg—München	36,23	36,23	36,23	36,23	36,23
5. Ueberschuß von 3 über 4 . .	17,97	21,47	14,57	4,97	13,57
6. jetzige Fracht	47,40	47,40	47,40	47,40	47,40
7. Ueberschuß von 3 über 6 . .	6,80	10,80	3,40	—	2,40
Fehlbetrag von 3 gegen 6 . .	—	—	—	6,20	—

Breslau – München 874 km.

(Jetzige Fracht Breslau-Probstzella 24,80 M. und Probstzella—München 17,00 M. = 41,80 M.)

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in München	285,50	282,00	289,40	293,40	307,00
2. - Breslau	233,80	227,10	242,00	255,30	261,10
3. - München theurer	51,70	54,00	47,40	38,10	45,90
4. ermäßigte Fracht Breslau—München	35,17	35,17	35,17	35,17	35,17
5. Ueberschuß von 3 über 4	16,53	19,73	12,23	2,93	10,73
6. jetzige Fracht	41,80	41,80	41,80	41,80	41,80
7. Ueberschuß von 3 über 6	9,90	13,10	5,60	—	4,10
Fehlbetrag von 3 gegen 6	—	—	—	3,70	—

II. Vergleichung der durchschnittlichen Getreide- und Mehlpreise östlicher Handelsplätze mit denjenigen von Köln.

1. Weizen (11).

Posen — Köln 817 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Köln	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2. - Posen	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
3. Köln theurer	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
4. ermäßigte Fracht Posen—Köln	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
5. Ueberschuß von 3 über 4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
6. jetzige Fracht	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
7. Ueberschuß von 3 über 6	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]
Fehlbetrag von 3 gegen 6	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	—

[illegible] km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
3. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
4. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
5. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
6. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
7. [illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—

Insterburg—Köln 1241 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Köln	173,71	167,59	171,44	181,47	196,12
2. = Insterburg	153,27	149,10	154,77	161,68	172,10
3. = Köln theurer	20,44	18,49	16,67	19,79	24,02
4. ermäßigte Fracht Insterburg—Köln	25,08	25,08	25,08	25,08	25,08
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4	4,64	6,59	8,41	5,29	1,06

Breslau — Köln 841 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Köln	173,71	167,59	171,44	181,47	196,12
2. = Breslau	145,98	141,76	153,37	165,06	173,75
3. = Köln theurer	27,73	25,83	18,07	16,41	22,37
4. ermäßigte Fracht Breslau=Köln	20,26	20,26	20,26	20,26	20,26
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	7,47	5,57	—	—	2,11
Fehlbetrag von 3 gegen 4	—	—	2,19	3,85	—

2. Roggen.

Posen — Köln 817 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Köln	151,06	142,31	133,88	137,97	159,99
2. = Posen	128,05	120,43	111,96	119,74	145,25
3. = Köln theurer	23,01	21,88	21,92	18,23	14,74
4. ermäßigte Fracht Posen=Köln	20,09	20,09	20,09	20,09	20,09
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	2,92	1,79	1,83	—	—
Fehlbetrag von 3 gegen 4	—	—	—	1,86	5,35

Bromberg — Köln 895 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Köln	151,06	142,31	133,88	137,97	159,99
2. = Bromberg	121,05	113,43	104,96	112,74	138,25
3. = Köln theurer	30,01	28,88	28,92	25,23	21,74
4. ermäßigte Fracht Bromberg=Köln	20,66	20,66	20,66	20,66	20,66
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	9,35	8,22	8,26	4,57	1,08

Insterburg — Köln 1241 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Köln	151,06	142,81	133,88	137,97	159,99
2. = Insterburg	125,56	114,14	99,70	112,91	137,54
3. = Köln theurer	25,50	28,17	34,18	25,06	22,45
4. ermäßigte Fracht Insterburg Köln	25,08	25,08	25,08	25,08	25,08
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	0,42	3,09	9,10	—	—
Fehlbetrag von 3 gegen 4	—	—	—	0,02	2,63

Breslau — Köln 841 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Köln	151,06	142,81	133,88	137,97	159,99
2. = Breslau	137,38	131,08	120,92	130,75	152,38
3. = Köln theurer	13,68	11,23	12,96	7,22	7,61
4. ermäßigte Fracht Breslau Köln	20,26	20,26	20,26	20,26	20,26
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4	6,58	9,03	7,30	13,04	12,65

3. Weizenmehl.

Posen — Köln 817 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Köln	234,50	229,40	237,20	249,10	259,50
2. = Posen	238,30	231,30	245,60	259,20	264,20
3. = Köln billiger . . .	3,80	1,90	8,40	10,10	4,70

Breslau — Köln 841 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Köln	234,50	229,40	237,20	249,10	259,50
2. = Breslau	233,80	227,10	242,00	255,30	261,10
3. = Köln theurer	0,70	2,30	—	—	—
= = billiger	—	—	4,80	6,20	1,60

4. Roggenmehl.

Posen — Köln 817 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Köln pro $^0/_1$	218,20	222,80	216,80	227,10	239,60
2. = Posen = = ...	195,00	186,30	177,50	192,70	226,30
3. = Köln theurer	23,20	36,50	39,30	34,40	13,30
4. ermäßigte Fracht Posen-Köln	20,09	20,09	20,09	20,09	20,09
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	3,11	16,41	19,21	14,31	—
Fehlbetrag von 3 gegen 4	—	—	—	—	6,79
6. jetzige Fracht Posen—Köln	37,70	37,70	37,70	37,70	37,70
7. Fehlbetrag von 3 gegen 6	14,50	1,20	—	3,30	24,40
Ueberschuß von 3 über 6	—	—	1,60	—	—

Berlin — Köln 551 km.

Durchschnittspreis für 1 t im Jahre:

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Köln pro $^0/_1$	218,20	222,80	216,80	227,10	239,60
2. = Berlin = = ...	192,70	179,10	170,60	187,50	217,80
3. = Köln theurer	25,50	43,70	46,20	39,60	21,80
4. ermäßigte Fracht Berlin-Köln	18,12	18,12	18,12	18,12	18,12
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	7,38	25,58	28,08	21,48	3,68
6. jetzige Fracht Berlin—Köln	26,00	26,00	26,00	26,00	26,00
7. Ueberschuß von 3 über 6	—	17,70	20,20	13,60	—
Fehlbetrag von 3 gegen 6	0,50	—	—	—	4,20

III. Vergleichung der durchschnittlichen Getreidepreise von einzelnen östlichen Handelsplätzen mit denjenigen von Hannover und Magdeburg.

Roggen.

Posen—Hannover 526 km.

Für 1 t im Jahre	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. in Bremen für russischen Roggen	117,31	102,98	94,68	98,86	106,03
2. Zoll	30,00	30,00	30,00	50,00	50,00
3. Fracht Bremen—Hannover .	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70
4. Durchschnittspreis in Hannover	154,01	139,68	131,33	155,56	162,73
5. = = Posen .	128,05	120,43	111,96	119,74	145,25
6. in Hannover theurer . . .	25,96	19,25	19,37	35,82	17,48
7. ermäß Fracht Posen—Hannover	17,93	17,93	17,93	17,93	17,93
8. Ueberschuß von 6 über 7 . .	8,03	1,32	1,44	17,89	—
Fehlbetrag von 6 gegen 7 .	—	—	—	—	0,45

Insterburg—Hannover 953 km.

Für 1 t im Jahre	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Hannover	154,01	139,68	131,33	155,56	162,73
2. = = Insterburg	125,56	114,14	99,70	112,91	137,54
3. in Hannover theurer . . .	28,45	25,54	31,63	42,65	25,19
4. ermäßigte Fracht Insterburg-Hannover	21,09	21,09	21,09	21,09	21,09
5. Ueberschuß von 3 über 4 . .	7,36	4,45	10,54	21,56	4,10
6. jetzige Fracht Insterburg—Hannover	36,50	36,50	36,50	36,50	36,50
7. Fehlbetrag 3 gegen 6 . . .	8,05	10,96	4,87	—	11,31
Ueberschuß von 3 über 6 . .	—	—	—	6,15	—

Königsberg—Hannover 863 km.

Für 1 t im Jahre	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Hannover	154,01	139,68	131,33	155,56	162,73
2. = in Königsberg	129,96	118,54	104,10	117,31	141,94
3. in Hannover theurer . . .	24,05	21,14	27,23	38,25	20,79
4. ermäßigte Fracht Königsberg-Hannover	20,43	20,43	20,43	20,43	20,43
5. Ueberschuß von 3 über 4 . .	3,62	0,71	6,80	17,82	0,36

Weizen.

Posen—Magdeburg 411 km.

Für 1 t im Jahre	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspr. in Magdeburg	165,03	158,72	166,36	177,57	187,54
2. = = Posen . .	155,62	150,10	159,11	167,48	174,94
3. in Magdeburg theurer . . .	9,41	8,62	7,25	10,09	12,60
4. ermäßigte Fracht Posen-Magdeburg	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4 .	7,67	8,46	9,83	6,99	4,48

Insterburg—Magdeburg 840 km.

Für 1 t im Jahre	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspr. in Magdeburg	165,03	158,72	166,36	177,57	187,54
2. = = Insterburg	153,27	149,10	154,77	161,68	172,10
3. in Magdeburg theurer . . .	11,76	9,62	11,59	15,89	15,44
4. ermäßigte Fracht Insterburg-Magdeburg	20,26	20,26	20,26	20,26	20,26
5. Fehlbetrag 3 gegen 4 . . .	8,50	10,64	8,67	4,37	4,82

Roggen.

Posen—Magdeburg 411 km.

Für 1 t im Jahre	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspr. in Magdeburg	143,82	133,52	124,44	138,53	159,13
2. = = Posen . .	128,05	120,43	111,96	119,74	145,25
3. in Magdeburg theurer . . .	15,77	13,99	12,48	18,79	13,88
4. ermäßigte Fracht Posen—Magdeburg	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4 .	1,31	3,99	4,60	—	3,20
Ueberschuß von 3 über 4 . .	—	—	—	1,71	—

Insterburg—Magdeburg 840 km.

Für 1 t im Jahre	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspr. in Magdeburg	143,82	133,52	124,44	138,53	159,13
2. = = Insterburg	125,06	114,14	99,70	112,91	137,54
3. in Magdeburg theurer . . .	18,26	19,38	24,74	25,62	21,59
4. ermäßigte Fracht Insterburg-Magdeburg	20,26	20,26	20,26	20,26	20,26
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4 .	2,00	0,88	—	—	—
Ueberschuß von 3 über 4 . .	—	—	4,48	5,26	1,33

IV. Vergleichung der durchschnittlichen Getreidepreise einiger östlicher Handelsplätze mit denen von Berlin.

1. Weizen.

Posen — Berlin 255 km.

Für 1 t im Jahre	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	160,90	151,32	164,38	172,24	187,73
2. = = Posen	155,72	150,10	159,11	167,48	174,94
3. in Berlin theurer . . .	5,28	1,22	5,27	4,76	12,79
4. jetzige Eisenbahnfracht Posen-Berlin	10,90	10,90	10,90	10,90	10,90
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4	5,62	9,68	5,63	6,14	—
Ueberschuß von 3 über 4	—	—	—	—	1,89

Bromberg — Berlin 333 km.

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	160,90	151,32	164,38	172,24	187,73
2. = in Bromberg	148,62	143,10	152,11	160,48	167,94
3. in Berlin theurer . . .	12,28	8,22	12,27	11,76	19,79
4. jetzige Eisenbahnfracht Bromberg — Berlin	13,90	13,90	13,90	13,90	13,90
5. Fehlbetrag 3 gegen 4 . .	1,62	5,68	1,63	2,14	—
Ueberschuß daselbst . . .	—	—	—	—	5,89

Thorn — Berlin 383 km.

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	160,90	151,32	164,38	172,24	187,73
2. = = Thorn	149,06	143,54	152,55	160,92	168,38
3. in Berlin theurer . . .	11,84	7,78	11,83	11,32	19,35
4. jetzige Eisenbahnfracht Thorn — Berlin	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4	3,96	8,02	3,97	4,48	—
Ueberschuß von 3 über 4	—	—	—	—	3,55

Insterburg — Berlin 680 km.

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	160,90	151,32	164,38	172,24	187,73
2. = in Insterburg	153,27	149,10	154,77	161,68	172,10
3. in Berlin theurer . . .	7,63	2,22	9,61	10,56	15,63
4. ermäßigte Fracht Insterburg Berlin	19,07	19,07	19,07	19,07	19,07
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4	11,44	16,85	9,46	8,51	3,44

Königsberg — Berlin 590 km.

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	160,90	151,32	164,38	172,24	187,73
2. = in Königsberg	157,67	153,50	159,17	166,08	176,50
3. in Berlin theurer . . .	3,23	—	5,21	6,16	11,23
= = billiger . . .	—	2,18	—	—	—
4. ermäßigte Fracht Königsberg — Berlin	18,41	18,41	18,41	18,41	18,41
5. Fehlbetrag 3 gegen 4 . .	15,18	20,59	13,20	12,25	9,18

Kreuz — Berlin 188 km.

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	160,90	151,32	164,38	172,24	187,73
2. = = Stettin	159,18	154,25	166,36	176,01	181,87
3. Fracht Kreuz — Stettin . .	6,80	6,80	6,80	6,80	6,80
4. Durchschnittspreis in Kreuz	152,23	147,45	159,56	169,21	175,07
5. in Berlin theurer . . .	8,57	3,87	4,82	3,03	12,66
6. Eisenbahnfracht Kreuz = Berlin	8,30	8,30	8,30	8,30	8,30
7. Fehlbetrag 5 gegen 6 . .	—	4,43	3,48	5,27	—
Ueberschuß von 5 über 6 .	0,27				4,36

2. Roggen.

Posen — Berlin 255 km.

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	140,56	130,59	120,88	134,46	155,53
2. = = Posen	128,05	120,43	111,96	119,74	145,25
3. in Berlin theurer . . .	12,51	10,16	8,92	14,72	10,28
4. Eisenbahnfracht Posen = Berlin	10,90	10,90	10,90	10,90	10,90
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	1,61	—	—	3,82	—
Fehlbetrag von 3 gegen 4	—	0,74	1,98	—	0,6

Bromberg — Berlin 333 km.

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	140,56	130,59	120,88	134,46	155,53
2. " in Bromberg	121,05	113,43	104,96	112,74	138,25
3. in Berlin theurer . . .	19,51	17,16	15,92	21,72	17,28
4. Eisenbahnfracht Bromberg-Berlin	13,90	13,90	13,90	13,90	13,90
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	5,61	3,26	2,02	7,82	3,38

Thorn — Berlin 383 km.

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	140,56	130,59	120,88	134,46	155,53
2. " " Posen	128,05	120,43	111,96	119,74	145,25
3. Eisenbahnfracht Thorn-Posen	6,56	6,56	6,56	6,56	6,56
4. Durchschnittspreis in Thorn	121,49	113,87	105,40	113,18	138,69
5. in Berlin theurer . . .	19,07	16,72	15,48	21,28	16,84
6. Eisenbahnfracht Thorn-Berlin	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80
7. Ueberschuß von 5 über 6 .	3,27	0,92	—	5,48	1,04
Fehlbetrag von 5 gegen 6	—	—	0,32	—	—

Insterburg — Berlin 680 km.

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	140,56	130,59	120,88	134,46	155,53
2. " in Insterburg	125,56	114,14	99,70	112,91	137,54
3. in Berlin theurer . . .	15,00	16,45	21,18	21,55	17,99
4. ermäßigte Eisenbahnfracht Insterburg—Berlin . . .	19,07	19,07	19,07	19,07	19,07
5. Ueberschuß von 3 über 4 .	4,07	2,62	—	—	1,08
Fehlbetrag von 3 gegen 4	—	—	2,11	2,48	—

Königsberg — Berlin 590 km.

	1885 M.	1886 M.	1887 M.	1888 M.	1889 M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	140,56	130,59	120,88	134,46	155,53
2. " in Königsberg	129,96	118,54	104,10	117,31	141,94
3. in Berlin theurer . . .	10,60	12,05	16,78	17,15	13,59
4. ermäßigte Eisenbahnfracht Königsberg—Berlin . .	18,41	18,41	18,41	18,41	18,41
4. Fehlbetrag von 3 gegen 4	7,81	6,36	1,63	1,26	4,82

Allenstein — Berlin 542 km.

	1885	1886	1887	1888	1889
	M.	M.	M.	M.	M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	140,56	130,59	120,88	134,46	154,53
2. = = Danzig	131,26	120,20	107,97	121,87	149,59
3. Eisenbahnfracht Allenstein-Danzig	7,90	7,90	7,90	7,90	7,90
4. Durchschnittspreis in Allenstein	123,86	112,80	100,07	113,97	141,69
5. in Berlin theurer . . .	17,20	18,29	20,81	20,49	13,84
6. ermäßigte Fracht Allenstein-Berlin	18,05	18,05	18,05	18,05	18,05
7. Ueberschuß von 5 über 6	—	0,24	2,76	2,44	—
Fehlbetrag von 5 gegen 6	0,85	—	—	—	4,21

Braunsberg — Berlin 528 km.

	1885	1886	1887	1888	1889
	M.	M.	M.	M.	M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	140,56	130,59	120,88	134,46	155,53
2. = in Königsberg	129,96	118,54	104,10	117,31	141,94
3. Eisenbahnfracht Braunsberg-Königsberg	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30
4. Durchschnittspreis in Braunsberg	126,66	115,24	100,80	114,01	138,64
5. in Berlin theurer . . .	13,90	15,35	20,08	20,45	16,89
6. ermäßigte Fracht Braunsberg — Berlin	17,95	17,95	17,95	17,95	17,95
7. Ueberschuß von 5 über 6	—	—	2,13	2,50	—
Fehlbetrag von 5 gegen 6	4,05	2,60	—	—	1,06

Danzig — Berlin 459 km.

	1885	1886	1887	1888	1889
	M.	M.	M.	M.	M.
1. Durchschnittspreis in Berlin	140,56	130,59	120,88	134,46	155,53
2. = = Danzig	131,26	120,20	107,97	121,87	149,59
3. in Berlin theurer . . .	9,30	10,39	12,91	12,59	5,94
4. ermäßigte Fracht Danzig-Berlin	17,44	17,44	17,44	17,44	17,44
5. Fehlbetrag von 3 gegen 4	8,14	7,05	4,53	4,85	11,50

Beilage III.

Ermäßigte Mehlpreise von 300 bis 1000 km ausschließlich.

1. Normale Fracht des Specialtarifs I für 375 km und 1 t
   = ermäßigte Fracht für 400 km und 1 t . . . . . 18,10 ℳ
   normale Fracht des Specialtarifs I für 300 km . . . 14,70 =
   ermäßigte Mehlfracht für 300 bis 400 km und 1 t . . 3,40 ℳ
   Einheitssatz für 1 tkm von 300 bis 400 km = 3,4 ₰.
2. Ermäßigte Mehlfracht für 1000 km und 1 t = ermäßigte
   Fracht der Klasse B . . . . . 26,24 ℳ
   ermäßigte Mehlfracht für 400 km und 1 t = normale
   Fracht des Specialtarifs I für 375 km und 1 t . . 18,10 =
   ermäßigte Mehlfracht für 400 km bis 1000 km und 1 t 8,14 ℳ
   Einheitssatz für 1 tkm von 400 bis 1000 km = 1,357 ₰.

km	Ermäßigte Mehlfracht für 1 t	Ermäßigte Fracht des Spec.-Tarifs I für 1 t	Ermäßigte Mehlfracht um höher als ermäßigter Spec.-Tarif I für 1 t 2—3
	ℳ	ℳ	ℳ
301	14,73	14,71	0,02
350	16,46	15,91	0,55
400	18,10	17,90	1,20
500	19,46	17,74	1,72
600	20,81	18,46	2,35
700	22,17	19,22	2,95
800	23,53	19,96	3,57
900	24,89	20,70	4,19
1000	26,24	21,44	4,80

Alphabetisches Register.

Seite

Absatzfähigkeit des ostdeutschen Getreides und Mehls vor und nach der vorgeschlagenen Tarifreform . . . . . 5, 43 ff.
in Süddeutschland 43, 50, 51, 52
in den Rheinlanden 56
in Westfalen 57
in Hannover 58, 60
in der Provinz Sachsen 61
im Königreich Sachsen 62, 63
in Berlin 66, 67
Abweichungen der geltenden Tarifbildung von der Kaufpreisbildung 19, 20, 21
Allgemeine Kosten der Eisenbahnverwaltung 24, 25
Ansammeln von Eisenbahnfrachtgütern 21
Anträge, bisherige, auf Ermäßigung der Getreidetarife . . 7, 8
Auslagen, baare, ihre Bedeutung für die Kaufpreisbildung . 13
für die Tarifbildung . . . . . 15, 24 ff.
ihre Berechnung für die Abfertigung auf den Bahnhöfen 24, 25, 28
für den Streckendienst 24, 25, 28, 38
Ausnahmetarife 7, 10, 49, 67, 77
Austausch, zollfreier, des rothen, russischen Weizens gegen den ostdeutschen oder die Aufhebung des Identitätsnachweises für Weizen 47, 48
Desgleichen für Roggen 50
Bahnhofsgebühren und ihre Abstufungen . . . . . 15—18
Beförderungsstrecke, durchschnittliche, für 1 t Frachtgut . 10
Begünstigung der nahen Entfernungen . . . . . 16—18
Betriebskosten und ihre Berechnung 22, 25
Detarifirung von Getreide 70, 71
Differentialtarife 12
Einfuhr von ausländischem Getreide
nach Süddeutschland . . . . . 39—42
nach den Rheinlanden 56
nach Westfalen 57, 58
nach Hannover 58, 59

Seite

nach der Provinz Sachsen 61
nach dem Königreich Sachsen 62, 63
nach Berlin 64, 65
Ermäßigung der Getreidetarife 36, 37
Frachtgüter, hochwerthige und minderwerthige und ihre Tarifirung 11, 16
Getreidedurchfuhr nach der Schweiz 42
Getreidefrachten, deutsche und russische 4, 5
Getreidepreise . . . . . 1, 43 ff.
Getreideproduktion des Auslandes 2
„ des östlichen Deutschlands 2
Getreidezölle 1, 6
ihre etwaige Ermäßigung 2
ihre ungleiche Wirkung 6, 7
Großindustrie und Großhandel 14
Kleingewerbe und Kleinhandel 14
Kohlentarife 82
Landeswohlfahrt, allgemeine 14, 31, 36
Landwirthschaft, mitteldeutsche 73
„ ostdeutsche, ihre Lage 1, 3
„ ihre Leistungen 2, 3
„ ihre Zukunft 4, 68, 69, 70, 83, 84
„ süd- und westdeutsche 73
Massenproduktion 14
Mehr- und Mindereinnahmen der vorgeschlagenen Tarifreform 72, 77
Mühlengewerbe in Süddeutschland und die Ermäßigung der Getreide- und Mehlfrachten . . . . . 53 ff.
Selbstkosten, volle, und ihre Berechnung für den Bahnhofs- und den Streckendienst . . . . . 25—27
Skala, fallende 7, 20, 23, 32
Staatseisenbahnnetz in Preußen 10
Staats- und Privateisenbahnverwaltung und ihre verschiedene Stellung bei der Tarifbildung 12, 31
Statistik:
die statistischen Monatshefte des Deutschen Reichs . . . 1, 2, 37 ff.
die Reichsstatistik der Eisenbahnen Deutschlands . . . 10, 25
die Güterbewegungsstatistik der deutschen Eisenbahnen . 11, 37 ff.
die Reichsstatistik für den Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen . . . . . 11, 37 ff.
die Jahresberichte der Kaufmannschaften von Danzig und Berlin 6, 37, 44, 65, 66
die statistischen Arbeiten von Lehmann über den Verkehr auf dem Rhein 11
und von Todt über den Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen 11

	Seite
Streckengebühren und ihre Abstufungen	15—17
Stückzahl	14, 20, 21
Tarifklassen	16
Tarifklassen für lebende Thiere, Eilgüter und Leichen	23
Tarifreform, allgemeine, ihre Einschränkung, ihre Durchführung	9, 22, 23, 32, 83
Tarifreform der russischen Südwestbahn	4
„ und ihre Wirkungen	33
Tarifsystem der preußischen Staatseisenbahnverwaltung	9, 10, 12, 15, 16
und seine Fehler	10, 11, 29
Todte Last	33
Tragkraft der Wagen und Lokomotiven	32—36
Ueberschüsse der geltenden Frachtsätze über die baaren Auslagen, im Ganzen und für jeden Tag	28, 29
Verhältniß der Produktion zum Preisrückgang im östlichen Deutschland	3
Verzinsung des Anlagekapitals der preußischen Staatseisenbahnen	15, 24
Waarenaustausch auf weitere Entfernungen	11
Wasserfrachten, ihre Bildung	20, 22
ihre Ermäßigung	4, 77
Weizen, weißer und rother, die Unterscheidung, der Anbau und die Bedeutung dieser beiden Arten für die Herstellung von gutem Mehl	45 ff.
Zeit und ihre wirthschaftliche Bedeutung	14, 19, 20
Zeitdauer der Eisenbahngüterbeförderung	28
Zufuhr der ost- und westpreußischen Häfen an Weizen und Roggen im Jahre 1888	40
Zwischenhandel und die Tarifreform	74, 78

LIBRARY OF THE UNIVERSITY

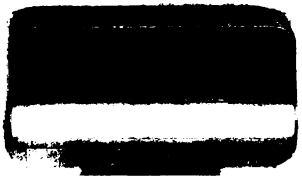
Druck von Leonhard Simion in Berlin SW.

UNIVERSITY OF CALIFORNIA
LIBRARY

Due two weeks after date.

MAY 1913

APR 18 1

30m-7,'12

YC 25354